



B.1	Popis území stavby.....	3
B.2	Celkový popis stavby .....	5
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	5
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	7
B.2.3	Celkové technické řešení.....	8
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	14
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	14
B.2.6	Základní charakteristiky technologických objektů a technických zařízení .....	15
B.2.7	Základní charakteristiky stavebních objektů .....	19
B.2.8	Zásady požární bezpečnostního řešení.....	27
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	28
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí .....	28
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí ...	28
B.3	Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu .....	29
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	29
B.5	řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	29
B.6	Vliv stavby na životní prostředí .....	29
B.7	Ochrana obyvatelstva .....	32
B.8	Zásady organizace výstavby .....	32
	Přílohy k souhrnné technické zprávě.....	33
	Příloha č. 1 - Havarijní plán .....	34
	Příloha č. 2 - Tabulka odpadů.....	36

**B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY****a) Charakteristika území**

Železniční stanice Hořovice se nachází na trati Beroun os. n. – Plzeň hl. n., která je označena dle tabulek traťových poměrů číslem 713A a dle knižních jízdních řádů číslem 170. Jedná se o dvoukolejnou trať, zařazenou do kategorie celostátní dráhy. Trať je součástí 3. tranzitního koridoru a evropského železničního systému TEN-T. Trať je elektrizována soustavou st 25 kV / 50 Hz. Nejvyšší traťová rychlost dosahuje hodnoty 160 km/h. Zábrazdná vzdálenost je 1000 m. Normativ délky nákladního vlaku je 620 m. Normativ délky vlaku osobní dálkové dopravy je 300 m a normativ délky zastávkových vlaků je 133 m. Provozování a organizování drážní dopravy se na trati řídí předpisem SŽDC D1. Provoz je v přilehlých mezistaničních úsecích zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – obousměrným automatickým blokem. Pro komunikaci mezi dopravními zaměstnanci a strojvedoucími se na trati využívá traťového radiového systému GSM-R CZ.

Železniční stanice Hořovice leží v km 58,337 tratě Beroun os. n. – Plzeň hl. n. Z hlediska umístění v železniční síti a podle povahy dopravního provozu je stanicí mezilehlou. Podle účelu a povahy práce je stanicí smíšenou. Sídlem přednosty PO je ŽST Beroun. Stanice je trvale neobsazena a je dálkově řízena CDP Praha / PPV Plzeň.

Ve stanici se nacházejí dvě nástupiště – ostrovní mezi kolejemi č. 1 a 2 o délce 300 m a vnější u koleje č. 3 o délce 170 m.

Ve stanici se nacházejí tři vlečky. Vlečka č. 1001 „AGRO Teplice, a.s. – vlečka Hořovice“ je zaústěna do koleje č. 5a výhybkou č. Z1. Vlečka č. 1261 „Cintlovka Hořovice“ je zaústěna do koleje č. 2 výhybkou č. 17. Vlečka č. 1031 „Buzuluk Komárov“ je zaústěna do koleje č. 1 výhybkou č. 20.

**b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

Stavba je souladu s územním plánem města Hořovice. Stavbou nedojde ke změně způsobu užívání zasaženého území.

**c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**

Nejsou požadované žádné výjimky.

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

Požadavky dotčených orgánů jsou zapracovány do příloh jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

**e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Řešené území leží na severním okraji Hořovic, a je součástí ZŠT Hořovice. Nadmořská výška pozemku se pohybuje od 357 - 359 m n. m.

Předkvartérní podklad je budován sedimentárními uloženinami ordovického stáří. V místě stanice byly zastíženy prachovce a břidlice různého zrnitostního složení a pevnosti. V prostoru



kolejiště lze očekávat styk břidlice letenského souvrství s prachovci zahořanského souvrství, které jsou méně intenzivně zvětralé a pevnější než břidlice.

Kvartérní patro tvoří výhradně navážky. V prostoru kolejiště je jejich mocnost minimální (max. 0,8 m), v přednádražním prostoru byly zastiženy až do hloubky 3,5 m pod terén.

Hydrogeologické poměry jsou obecně závislé především na místní geologické stavbě a antropogenních faktorech, tj. zejména na propustnosti zemin, na morfologii terénu a potenciálních zdrojích podzemní vody. Podzemní voda je v daném území puklinová v ordovických horninách s nepravidelným výskytem a zvodněním – hladina není spojitá a bývá většinou napjatá.

Podle zjištěných poznatků tak můžeme konstatovat, že nepravidelný výskyt podzemní vody může ovlivnit zakládání navrženého mostu a proto je nutné pro návrh konstrukce i v průběhu výstavby počítat s možným výskytem. Podle provedené analýzy odebraného vzorku vykazuje podzemní voda střední agresivitu na betonové konstrukce (obsah CO<sub>2</sub> = 48,4 mg/l).

#### **f) Závěry z provedených průzkumů**

Navržený most je podle informací dostupných v době provádění průzkumu a vzhledem k jeho šířce a zatížení železniční dopravou třeba hodnotit jako stavbu s náročnou konstrukcí, geotechnické podmínky jsou z důvodu výskytu různých geotypů zemin hodnoceny složité, s vlivem podzemní vody.

Při návrhu základových konstrukcí je tak ve smyslu ČSN P 73 1005 „Inženýrskogeologický průzkum“, tabulka 2 a ČSN EN 1997-1 – Eurokód 7: Navrhování geotechnických konstrukcí – Část 1: Obecná pravidla obvyklé typy konstrukcí a základů s běžným rizikem, – stanovení geotechnické kategorie, možno postupovat podle kritérií 2. geotechnické kategorie. Na základě vyhodnocení výsledků provedených prací je možno konstatovat, že u jednotlivých geotypů lze počítat s plošně spolehlivou výpočtovou únosností uvedenou IGP. S ohledem na tyto skutečnosti bylo navrženo plošné založení mostu.

#### **g) Ochrana území podle jiných právních předpisů**

Území není chráněno zvláštními právními předpisy.

#### **h) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území**

Stavba se nenachází v aktivní zóně záplavového území pro Q100. Stavba se nenachází v dosahu poddolovaného území.

#### **i) Vliv stavby na okolní pozemky a stavby, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavba zaručuje zlepšení výsledného užívání dotčeného územní. Prodloužením podchodu dojde ke dostupnosti železniční stanice ze severní průmyslové části města Hořovice. Stavba po dokončení nebude mít vliv na okolní pozemky a stavby.

#### **j) Požadavky na asanace, demolice a kácení**

Odstranění stávajících částí žel. svršku, spodku, nástupišť, trakčního vedení, zabezpečovacích a sdělovacích zařízení, dalších IS cizích vlastníků a mostního objektu jsou součástí jednotlivých PS a SO.

Stavba si vyžádá kácení náletových křovin a dřevin v okolí mostu s nutností povolení ke kácení. Náletové křoviny a dřeviny budou odstraněny dle prostorových požadavků pro provedení stavby a budou prováděné v období vegetačního klidu. Konkrétně je řešeno v části N.1.6.2

**k) Požadavky na dočasné a trvalé zábory ZPF a PÚPFL**

V rámci stavby nebudou pozemky ZPF ani PÚPFL stavbou zasaženy.

**l) Územně technické podmínky**

Stavba bude funkčně napojena na stávající železniční a silniční síť, parkování pro potřeby zhotovitele bude v prostoru zařízení staveniště.

Napojení na technickou infrastrukturu (podzemní a nadzemní sítě) je věcí zhotovitele stavby.

**m) Věcné a časové vazby stavby, související investice**

Zahájení stavby a její ukončení je podmíněno splněním podmínek stavebního řízení.

Předpokládané termíny stavby:

Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 2. 2022

Ukončení stavby (stavebních prací): 30. 11. 2022

Doba výstavby: 303 dní

Stavební práce jsou členěné do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, Stavební postup, a Dokončovací práce. Detailně jsou řešeny v části B.8 Zásady organizace výstavby.

V okolí stavby jsou v přípravě další projekty v různé fázi rozpracovanosti, s kterými je nutný záměr projektu koordinovat. Jedná se o následující stavby:

- ETCS Beroun – Plzeň, DSP, zpracovatel AŽD Praha, předpoklad realizace rok 2023

**n) Seznam dotčených pozemků**

k.ú.: Hořovice: 1735/9; 1570/17; 1570/18; 1570/45

**o) Seznam pozemků kde vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

Stavbou nevzniknou na dalších pozemcích nové ochranná nebo bezpečnostní pásma.

## **B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY**

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

**a) Informace o stavbě**

Stávající podchod se nachází na celostátní elektrifikované železniční trati TÚ 0202 Beroun os. n. – Plzeň hl. n., DÚ J1 žst. Hořovice, která je součástí sítě TEN-T. Železniční trať má v místě navržené stavby 4 koleje, a v těsné blízkosti se nachází několik vlečkových kolejí, sloupy trakčního vedení a vybavení v rámci žst. Hořovice. Stavbou budou přímo dotčené pouze koleje č. 2 a 4. Kategorie dráhy dle TSI INF je P3/F1.

Dle tabulek traťových poměrů je zastížena trať označena číslem 713A a dle knižních jízdních řádů číslem 170.

Hlavním cílem stavby je především zvýšení bezpečnosti železniční dopravy a zajištění požadavků interoperability a bezbariérového přístupu prodloužením stávajícího podchodu v km 58,109 pod koleji č. 2 a 4 směrem na severní stranu kolejiště. Prodloužením podchodu bude



zajištěn bezpečný přístup na nástupiště z obou částí města rozdělených prostorem železničního tělesa, zvýšena bezpečnost železniční dopravy a zajištěny požadavky interoperability. Oproti dokumentaci DUR došlo k výškové úpravě výstupů z podchodu s ohledem na možnost budoucího umístění nového nástupiště.

Zřízením nového parkoviště P+Rail v místě nového vyústění podchodu a zřízením přístupových komunikací bude zvýšena dostupnost železniční dopravy pro obyvatele města a přilehlých obcí a zajištěna lepší dopravní obslužnost celé lokality.

**b) Účel užívání stavby**

Stavba se nachází na provozované železniční trati TÚ 0202 Beroun os. n. – Plzeň hl. n., DÚ J1 žst. Hořovice, které je součástí sítě TEN-T a tím pádem je součástí důležité kolejové dopravní infrastruktury.

**c) Trvalá nebo dočasná stavba**

Stavba je navržena jako trvalá.

**d) Celkový popis koncepce řešení stavby**

Stavba leží v km od 58,005 do 58,385. Objekt stávajícího železničního mostu (podchodu) leží v evidenčním km 58,109 (přesný km 58,109.505). Stávající podchod bude prodloužen ve stejném průřezu o cca 19,2m směrem od výpravní budovy, pod kolejí č. 2 a kolejí č. 4. Za kolejí č. 4 na volném prostranství drážního pozemku je navržen výstup z podchodu pomocí schodiště a pro zajištění bezbariérového přístupu také pomocí šikmého přístupového chodníku.

Součástí stavby je také zřízení nové přístupové komunikace ze severní strany železniční stanice s napojením na ul. Sklenářka. Podél komunikace jsou navrženy parkovací stání pro osobní automobily. Podél komunikace je navržen také přístupový chodník.

**e) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací**

Stavba je navržena jako trvalá a je v souladu s územně plánovací dokumentací města Hořovice. Předmětnou stavbou nedojde ke změně způsobu užívání dotčeného území.

Pro stavbu byla v roce 2016 vydáno Městským úřadem Hořovice územní rozhodnutí. Rozhodnutí nabylo právní moci dne 30.9.2016, čj.: MUHO/15591/2016.

**f) 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**

Nejsou požadované žádné výjimky.

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

Podmínky dotčených orgánů jsou zapracovány do jednotlivých PS a SO.

**h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Mostní objekt není kulturní památkou a nevztahuje se na ni žádná ochrana dle právních předpisů.

**i) Základní bilance stavby**

Bilance odpadů je uvedena v tabulce odpadů v příloze č. 2 k této zprávě.

**j) Základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Zahájení stavby (přípravné práce): 1. 2. 2022

Ukončení stavby (stavebních prací): 30. 11. 2022

Doba výstavby: 303 dní

Podrobně jsou termíny uvedeny v příloze B.8.3 Harmonogram výstavby

Členění stavebních prací:

Stavební práce jsou členěny do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, Stavební postup a Dokončovací práce.

**k) Základní požadavky k předčasnému užívání stavby, zkušebnímu provozu**

Stavba bude předána do užívání po jejím úplném ukončení. Předčasné předání částí a užívání se neuvažuje.

**l) Orientační náklady stavby**

<b>Pořizovací investiční náklady</b>		<b>PIN</b>	<b>49 125 302</b>
<b>Celkové investiční náklady z plánovaných investičních zdrojů</b>		<b>CIN</b>	<b>49 125 302</b>
z toho	Způsobilé náklady na financování z fondů EU		-
	Nezpůsobilé náklady na financování z fondů EU		-
Hodnota zůstatkového majetku SŽDC s.o., který bude stavbou odstraněn			0
<b>Provozní náklady</b>		<b>PRN</b>	<b>0</b>
<b>Příjmy generované stavbou</b>			<b>0</b>
<b>Celkové náklady stavby bez DPH</b>		<b>CNS</b>	<b>49 125 302</b>
Daň z přidané hodnoty		DPH	9 692 158
<b>Celkové náklady stavby vč. DPH</b>		<b>CNS</b>	<b>58 817 460</b>

Náklady stavby jsou podrobně řešené v samostatní části této dokumentace – R.1 Souhrnný rozpočet. Níže je uvedena pouze souhrnná tabulka s celkovými náklady stavby.

**B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**
**a) Urbanistické řešení**

Mostní objekt je situován do místa stávající železniční stanice, kterého řešení je ovlivněno stávající zástavbou a dopravní infrastrukturou kolem mostu.

**b) Architektonické řešení**



Konstrukce podchodu včetně výstupu je navržena železobetonová. Architektonická studie není pro stavbu zpracována.

### **B.2.3 Celkové technické řešení**

#### **a) Popis celkové koncepce technického řešení**

Stavba leží v km od 58,005 do 58,385. Objekt stávajícího železničního mostu (podchodu) leží v evidenčním km 58,109 (přesný km 58,109.505). Stávající podchod bude prodloužen ve stejném průřezu o cca 19,2m směrem od výpravní budovy, pod kolejí č. 2 a kolejí č. 4. Za kolejí č. 4 na volném prostranství drážního pozemku je navržen výstup z podchodu pomocí schodiště a pro zajištění bezbariérového přístupu také pomocí šikmého přístupového chodníku.

Součástí stavby je také zřízení nové přístupové komunikace ze severní strany železniční stanice s napojením na ul. Sklenářka. Podél komunikace jsou navrženy parkovací stání pro osobní automobily. Podél komunikace je navržen také přístupový chodník.

#### **b) Celková bilance nároků na energie**

Stavba nevyvolá zvláštní nároky na energie. Zajištění energie pro výstavbu je věcí zhotovitele stavby. Předpokládá se použití mobilních zdrojů energie, mobilní hygienické zařízení, zásobování pitnou vodou bude řešeno dovozem v cisterně.

#### **c) Celková spotřeba vody**

Stavba po dokončení bude bez nároků na vodu. Zajištění vody pro výstavbu je věcí zhotovitele stavby. Srážkové vody jsou z povrchu odváděny do kanalizace (SO 301) případně do odvodnění žel. spodku. Další srážková voda je odvedena vsakováním,

#### **d) Odpady a nakládání s nimi**

V průběhu realizace stavby vzniknou odpady, se kterými je povinností původce odpadu nakládat dle platné legislativy na úseku odpadového hospodářství. Dle této legislativy je třeba postupovat při nakládání s odpady, tzn. vyřešení způsobu jejich shromažďování, dopravy, využití, případného odstranění.

Projekt nakládání s odpady je zpracován podle právních předpisů platných v odpadovém hospodářství. Jedná se o zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s ním souvisejících vyhlášek:

<b>č. 8/2021 Sb.</b>	Vyhláška MŽP o Katalogu odpadů, ve znění pozdějších předpisů
<b>č. 94/2016 Sb.</b>	Vyhláška MŽP a MZ o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů, ve znění pozdějších předpisů
<b>č. 437/2016 Sb.</b>	Vyhláška MŽP o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, ve znění pozdějších předpisů
<b>č. 383/2001 Sb.</b>	Vyhláška MŽP o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
<b>č. 384/2001 Sb.</b>	Vyhláška MŽP o nakládání s PCB, ve znění pozdějších předpisů
<b>č. 237/2002 Sb.</b>	Vyhláška MŽP o podrobnostech způsobu provedení zpětného odběru některých výrobků, ve znění pozdějších předpisů



- č. 294/2005 Sb.** Vyhláška o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, ve znění pozdějších předpisů
- č. 352/2005 Sb.** Vyhláška o podrobnostech nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady a o bližších podmínkách financování nakládání s nimi (vyhláška o nakládání s elektrozařízeními a elektroodpady), ve znění pozdějších předpisů
- č. 341/2008 Sb.** Vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady a o změně vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady (vyhláška o podrobnostech nakládání s biologicky rozložitelnými odpady)
- č. 352/2008 Sb.** Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady z autovraků, vybraných autovraků, o způsobu vedení jejich evidence a evidence odpadů vznikajících v zařízeních ke sběru a zpracování autovraků a o informačním systému sledování toků vybraných autovraků (o podrobnostech nakládání s autovraky)
- č. 374/2008 Sb.** Vyhláška o přepravě odpadů a o změně vyhlášky č. 8/2021 Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů, Seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů), ve znění pozdějších předpisů
- č. 352/2014 Sb.** Nařízení vlády o Plánu odpadového hospodářství České republiky pro období 2015 – 2024
- č. 130/2019 Sb.** Vyhláška o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem
- Č. 541/2021 Sb.** Zákon o odpadech

Během stavby bude vedena samostatná evidence v rozsahu vyhlášky MŽP č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady ve znění pozdějších předpisů. Odpadové hospodářství stavby bude probíhat v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a dále v souladu s vyhláškou č. 8/2021 Sb., kterou se stanoví katalog odpadů a vyhláškou č. 94/2016 Sb., o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Při kolaudačním řízení budou předloženy doklady o nezávadném odstranění odpadů. 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 § 16 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 byl zpracován seznam odpadů ze stavby, vycházející z plánovaných prací a vztahující se k jednotlivým provozním souborům (PS) a stavebním objektům (SO). Jedná se především o výkopovou zeminu, štěrk ze železničního svršku, stavební suť a beton z demolic, vybouraný beton, demontované kovové konstrukce, smýcené keře a kácené stromy z prostoru stavenišť.

Přibližná množství odpadů z jednotlivých PS a SO jsou doložena v příloze č. 2 Seznam odpadů ze stavební činnosti z jednotlivých PS/SO. Souhrnné množství odpadů ze stavby je uvedeno v příloze č. 3 Souhrnné množství odpadů ze stavební činnosti, zařazených dle Katalogu odpadů (vyhl. č. 8/2021 Sb.).

Štěrk ze železničního svršku (kód odpadu 17 05 08 - Štěrk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07, kategorie odpadu O)

Pod katalogové číslo 17 05 07\* Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky je možné zakategorizovat železniční svršek z oblastí pod výhybkovými výměnami a místa stání hnacích jednotek kolejových vozidel, příp. odstavných kolejí.

V úseku stavby byl proveden průzkum za účelem vymezení povrchové kontaminace stávajícího štěrkového lože. Štěrkové lože kontaminované bylo lokalizováno v prostoru železničního tělesa a v jeho bezprostředním okolí.

Svrchní vrstvy vytěžených zemin nesmí být použity na povrchu terénu ani uloženy na skládku inertního odpadu, protože zjištěné hodnoty sumy uhlovodíků C 10 - C 40 a sumy polycyklických uhlovodíků PAU 12 překračují povolené limity uvedené v tabulkách 10.1 i 4.1 vyhlášky 294/05 Sb. Vzorek dále překračuje povolené hodnoty tabulky 10.1. u arsenu. Zjištěné hodnoty odpovídají obvyklé kontaminaci zemin železničních těles a její bezprostředního okolí. Zeminu bude možné umístit na skládku ostatního odpadu S-001, protože při překročení limitu pro obsah celkového organického uhlíku TOC v sušině (5 %) je hodnota rozpuštěného organického uhlíku DOC  $\leq 80$  mg/l, a zároveň zjištěné hodnoty výluhu připraveného z odpadu postupem dle ČSN EN 12 457 - 4 (83 8005) nepřekračují v žádném z ukazatelů nejvýše přípustné hodnoty uvedené v příloze č. 2 pro výluhovou třídu číslo IIa.

Štěrkové lože bude odtěženo a následně recyklováno (s výjimkou zřetelně kontaminovaných míst z výhybkových výměn – viz odstavec níže a výsledky průzkumu uvedené v inženýrsko-geologickém průzkumu).

Za odpad bude prohlášen pouze nevyužitelný podsítný materiál a materiál jinak nevhodný, který nebude dále využit v rámci stavby. Odpad bude následně předán oprávněné osobě k využití nebo odstranění dle výsledků provedených kompletních analýz. Kompletní rozbor dle přílohy č. 10 tab. 10.1 a tab. 10.2 vyhl. č. 294/2005 Sb. potřebné pro případné nakládání s tímto odpadem provede zhotovitel stavby až na skutečně vytěženém a vytříděném materiálu.

Výkopová zemina (kód odpadu 17 05 04 – Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03, kategorie odpadu O)

Zákon č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále i „zákon o odpadech“) se nevztahuje na nakládání s nekontaminovanou zemínou a jiným přírodním materiálem vytěženým během stavební činnosti, pokud je zajištěno, že materiál bude použit ve svém přirozeném stavu pro účely stavby na místě, na kterém byl vytěžen.

V případě přebytků zeminy se jedná o odpad, pak je nutné odpad předat oprávněné osobě dle § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Pro předání odpadu oprávněné osobě je nutné zjistit jeho kvalitu, a to dle vyhl. č. 294/2005 Sb.:

např. v případě předání odpadu do zařízení k využívání odpadů (využití odpadu na povrchu terénu) musí odpad splňovat limity, které jsou stanoveny v tab. 10.1 a 10.2 vyhl. č. 294/2005 Sb.

pokud jsou překročeny limity v ukazatelích uvedených v tab. 10.1 a 10.2 vyhl. č. 294/2005 Sb. je nutné s odpadem nakládat dle jeho skutečných vlastností a předat ho do zařízení k tomu určeného (např. zařízení skládka, biodegradace apod.).

Při samotné realizaci výkopových prací je třeba sledovat, zda těžený materiál nebyl kontaminován nebezpečnými látkami. V případě zjištěné kontaminace je nutno provést standardní rozbor materiálu na kontaminaci a následně na základě výsledku tohoto rozboru materiál zařadit jako druh 17 05 03\* (zemina a kamení obsahující nebezpečné látky) a nakládat s tímto odpadem jako s odpadem nebezpečným (např. uložit na skládce nebezpečných odpadů, biodegradace).

Beton a stavební suť z demolic (kód odpadu 17 01 01 – Beton; 17 01 02 – Cihly; vše kategorie odpadu O)

Vybouraný beton (prostý beton i železobeton) a stavební suť budou přednostně zpracovány v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů.

Výše uvedené odpady určené k recyklaci musí splňovat podmínky stanovené vyhláškou č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady.

Živičný kryt (kód odpadu 17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01, kategorie odpadu O)

Vybouraný živičný kryt (asfaltový beton) bude recyklován v zařízeních na recyklaci stavebních odpadů, popřípadě vybourané kry živice lze nabídnout nejbližší obalovně živičných směsí na předrcení a následné využití. Pro zjištění kvality živičného krytu bud postupováno



v souladu s vyhl. č. 130/2019 Sb., o kritériích, při jejichž splnění je asfaltová směs vedlejším produktem nebo přestává být odpadem.

#### Železniční pražce

Nakládání s železničními pražci je v kompetenci Správy železnic. Pražce, které svou kvalitou již neodpovídají a nemohou být znovu použity pro konstrukci železničního svršku, je nutno odstranit na základě požadavků Správy železnic. Použité pražce s odpovídající kvalitou, mohou být znovu používány na vedlejších tratích. V následujících kapitolách je popsán způsob nakládání s vyřazenými pražci, které bude možno využívat nebo odstraňovat teprve na základě rozhodnutí Správy železnic.

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

Pokud budou železniční pražce následně využity ke stejnému účelu jako doposud, nejedná se o odpad, a toto množství nebude vykazováno v přehledu odpadů.

Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou odstraněny ve spalovně nebezpečného odpadu.

Betonové pražce (kód odpadu 17 01 01 - Beton, kategorie odpadu O)

Nepoužitelné a vyřazené betonové pražce budou přednostně recyklovány na drticím zařízení.

Kovový odpad (kód odpadu 17 04 05 - Železo a ocel, kód odpadu 17 04 07 - Směsné kovy, kód odpadu 17 04 11 - Kabely neuvedené pod 17 04 10, vše kategorie odpadu O)

Kovový odpad, zahrnující veškeré kovové konstrukce, kolejnice, drobné kolejivo, části výhybkových konstrukcí vyjma nebezpečných, demontované kabelové rozvody a skříně, kabely, spojovací materiál, je majetkem Správy železnic, s.o. Materiál, který se již nehodí pro potřeby Správy železnic, s.o. (např. znovupoužití na provozně méně zatížených tratích) nebo pro své opotřebení, stárí, nevyhovující technické vlastnosti, lze odprodat oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Elektrošrot (kód odpadu 16 02 14 – Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13)

S těmito zařízeními bude nakládáno na základě rozhodnutí Správy železnic s.o. V případě, že nebudou dále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství. Elektrošrot bude předán oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je oprávněnou osobou k převzetí odpadu např. provozovatel zařízení ke sběru nebo k výkupu uvedeného druhu odpadu.

Zbytky izolačních materiálů (kód odpadu 17 06 04 – Izolační materiály neuvedené pod čísla 17 06 01 a 17 06 03, kategorie odpadu O)

Zbytky izolačních materiálů budou odstraněny na skládce skupiny S – ostatní odpad popř. předány jiné osobě oprávněné k převzetí těchto odpadů.

Smýcené keře a rostlinné zbytky (kód odpadu 20 02 01 – Biologicky rozložitelný odpad, kategorie odpadu O)



Jedná se o pokácené stromy, smýcené keře a pařezy, které budou odstraněny z prostoru staveniště.

Kvalitní vzrostlé stromy lze využít jako řezivo (doporučení - kmeny stromů a silnější větve budou nařezány a nabídnuty k prodeji právnickým osobám k využití). Smýcené keře a náletové dřeviny lze zpracovat štěpkovačem, s následným využitím dřevní štěrky jako surovinové skladby kompostů při kompostování. Pokud nebude možné tento rostlinný odpad (dřevní štěrky) využít v nejbližší kompostárně, lze jej využít v zařízení na energetické využívání odpadů.

### Nebezpečný odpad

Štěrkové lože kontaminované (kód odpadu 17 05 07\* – Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky, kategorie odpadu N)

Na stavbě se nenachází. Štěrkové lože je relativně nové, bylo provedené v rámci Optimalizace trati Beroun – Zbiroh v roce 2011.

Izolační materiál s obsahem azbestu (kód odpadu 17 06 01\* - Izolační materiál s obsahem azbestu)

Při nakládání s tímto odpadem je nutné respektovat následující povinnosti uvedené:

- V § 35 zákona č. 541/2005 Sb., o odpadech a následně v § 7 vyhlášky č. 294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a změně vyhlášky č. 383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady.
- V § 41 zákona č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví
- V nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci

Odpad s obsahem azbestu je nutné odstranit na skládce skupiny S - nebezpečný odpad nebo na skládce skupiny S – ostatní odpad (S-OO3), pokud je tento druh odpadu povoleno na S-OO3 přijmout (uvedená zařízení musí mít povoleno ukládat odpady s obsahem azbestu).

Asfaltové stavební nátěry a izolace (kód odpadu 17 03 03\* - Uhoelný dehet a výrobky z dehtu)

Lze předat k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Kontaminovaná stavební suť a betony z demolic (kód odpadu 17 01 06\* - Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky)

Kontaminovaná stavební suť a betony budou odstraněny na skládce skupiny S – nebezpečný odpad nebo předány na biodegradaci.

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

Nepoužitelné a vyřazené dřevěné pražce budou odstraněny ve spalovně nebezpečného odpadu.

Olověné akumulátory (kód odpadu 16 06 01\* - Olověné akumulátory)

V případě, že olověné akumulátory nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství (budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické

osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Výhybky znečištěné mazadly (kód odpadu 17 04 09\* - Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami).

V případě, že výhybky nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství (budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Trafa s olejem nebo s jinými škodlivinami (kód odpadu 16 02 13\* - Vyřazená zařízení obsahující nebez. složky neuvedená pod čísly 16 02 09 – 12).

V případě, že trafa nebudou nadále využitelné pro potřeby Správy železnic, stanou se odpadem a bude s nimi nakládáno v souladu s právní legislativou, platnou na úseku odpadového hospodářství (budou předány oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení ke sběru nebo výkupu určeného druhu odpadu).

Dále při realizaci předmětné stavby vzniknou následující nebezpečné odpady:

Odpadní ředidla (kód odpadu 07 03 04\* - Jiná organická rozpouštědla).

Odpadní nátěrové hmoty (kód odpadu 08 01 11\* - Odpadní barvy a laky obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky).

Staré nátěrové hmoty (kód odpadu 08 01 17\* - Odpady z odstraňování barev nebo laků obsahující organická rozpouštědla nebo jiné nebezpečné látky).

Asfaltové stavební nátěry (kód 17 03 03\* - Uhelný dehet a výrobky z dehtu)

Výše uvedené nebezpečné odpady lze předat k využití nebo k odstranění pouze oprávněné právnické osobě nebo fyzické osobě oprávněné k podnikání, která je provozovatelem zařízení k využití nebo k odstranění (např. spalovna nebezpečného odpadu) nebo ke sběru nebo k výkupu určeného druhu odpadu.

Přehled zařízení k využívání/odstraňování odpadů v daném regionu viz část č. B.8 ZOV. Tabulka odpadů je součástí této zprávy jako příloha č. 3

**e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Nejsou.

#### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavba vyžaduje bezbariérové užívání. Vstup do podchodu je ze strany od výpravní budovy zabezpečen šikmým chodníkem, přístupy na nástupiště jsou za pomoci výtahu. Bezbariérový přístup do prodloužené části podchodu bude ze severní strany železniční stanice zabezpečen za pomoci šikmého chodníku.

#### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

**a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení**



Je zaručena respektováním zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, rekonstrukcí se zlepší stávající podmínky.

**b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.**

Ochrana proti bludným proudům je zabezpečena dodržáním požadavků TP124 pro základní ochranné opatření č. 4. U ocelových konstrukcí je provedeno v rámci vlastního SO ukolejnění.

**B.2.6 Základní charakteristiky technologických objektů a technických zařízení**

**a) Popis stávajícího stavu**

**PS 01-01-10 Staniční zabezpečovací zařízení**

ŽST Hořovice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, typu elektronické stavědlo ESA 33 s EIP panely. Staniční zabezpečovací zařízení je dálkově ovládáno z CDP Praha.

Stanice je vybavena světelnými návěstidly s rychlostní návěstní soustavou. Pro zjišťování volnosti kolejových úseků jsou využity kolejové obvody typu KOA1 s frekvencí 275 Hz a počítače náprav typu AZF Frauscher.

V traťovém úseku Hořovice – Odbočka Zbiroh je v traťových kolejích provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - elektronický trojznakový obousměrný automatický blok ABE-1. Volnost a obsazení traťového úseku je kontrolována kolejovými obvody s přenosem kódu LVZ o signální frekvenci 75 Hz typu KOA1.

V traťovém úseku Zdice – Hořovice je v traťových kolejích provozováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie elektronický trojznakový obousměrný automatický blok ABE-1. Volnost a obsazení traťového úseku je kontrolována kolejovými obvody s přenosem kódu LVZ o signální frekvenci 75 Hz typu KOA1.

**PS 01-02-50 Úprava a doplnění sdělovacích zařízení**

Stávající podchod ŽST Hořovice se nachází v km 58,109 celostátní dráhy Beroun – Plzeň. Hlavním cílem stavby je prodloužení tohoto podchodu pro možnost přístupu ke kolejím z ulice Sklenářská.

Prodloužením podchodu budou stavbou dotčeny sítě elektronických komunikací (SEK) ČD-Telematika, a.s. a Správy železnic, státní organizace.

Zejména jde o:

- Traťový kabel TCEPKPFLEZE 15XN0,8
- optický kabel v majetku SŽDC – OFS MIDIA 36vl. E 9/125, t.ú. Chrást u Plzně-Beroun v HDPE trubce modré barvy. Ve stejné trase vede také rezervní trubka v černé barvě.
- optický kabel v majetku ČD-Telematika – OFS MIDIA 36vl. E 9/125, t.ú. Beroun-Zbiroh v HDPE trubce oranžové barvy.
- MOK 12 vl. v HDPE trubce modré barvy se dvěma černými pruhy, HDPE trubka černé barvy se dvěma modrými pruhy



**PS 01-02-70 Úpravy a doplnění informačního zařízení**

V současné době je v ŽST Hořovice instalováno informační zařízení pro informování cestujících, nevyhovující směrnici SŽ č.118. Připojení datového rozvodu RS485 je u tabule IP 1, datový kabel je veden v kabelové trase v trubkách v podchodu (stávajícím i v novém prodloužení) až k místu tabule IP 4.

Napájení – silový kabel - je taktéž napojen na silový rozvod napájení tabule IP 1 u výdejný jízdenek/pokladny, kabelová trasa je v souběhu s datovou linkou v samostatné trubce. Odjezdová tabule IP1 – 4 řádková jednostranná s digitálními hodinami byla osazena u výdejný jízdenek/pokladny, Nástupištní tabule IP 2 – 2 řádková oboustranná s analogovými hodinami je umístěna u 1. nástupiště u VB u služební 3.koleje, Nástupištní tabule IP 4 – 2 řádková oboustranná s analogovými hodinami je umístěna na ostrovním nástupišti u služební 2. koleje, Nástupištní tabule IP 3 – 2 řádková oboustranná, je umístěna na ostrovním nástupišti u služební 1. koleje, Řízení informačních tabulí je realizováno podřízeným počítačem v DK po datovém rozvodu RS 485. Datový rozvod je zakončen v podřízeném PC na převodníku RS232/485.

**b) Popis navrženého řešení****PS 01-01-10 Staniční zabezpečovací zařízení**

Při výstavbě podchodu dojde ke kolizi se stávající hlavní kabelovou trasou, která je vedena od výpravní budovy v km 58,077 kolmo přes kolejiště. Hlavní kabelová trasa se naproti výpravní budově rozbíhá na obě zhlaví a podél koleje č. 4 je dále vedena k venkovním prvkům zabezpečovacího zařízení, jako jsou návěstidla, přestavníky, snímače polohy jazyka, čidla počítačů náprav, staniční i traťové kolejové obvody a oddílová návěstidla autobloku v traťových úsecích.

Z důvodu kolize se stavbou podchodu bude v dostatečném předstihu před realizací stavby podchodu kabelová trasa přeložena do nové polohy. Z důvodu nedostatečné délky stávající kabelizace bude nutné dotčené kabely přerušit a naspojkovat.

V rámci tohoto PS dojde k obnažení a přeložení kabelizace pro zabezpečovací zařízení v celkové délce cca 220 m, od km 58,077 do km 58,300. Toto vedení je ve správě SSZT Praha - západ. Přeložku je nutné provést před zahájením stavby podchodu. V dostatečném předstihu bude proveden výkop nové kabelové trasy a položena nová kabelizace dle dimenze stávajících kabelů. Během plánované výluky zabezpečovacího zařízení bude provedeno postupné přerušování a spojkování dotčených kabelů na nové.

**PS 01-02-50.1 Úprava a doplnění sdělovacích zařízení Správy železnic**

Kabely budou stavbou dotčeny v úseku 58,097 – 58,284, kde proběhne prodloužení podchodu. Navržená stavba se nachází v ochranném pásmu trasy sítí elektronických komunikací (SEK).

Tyto kabely je nutno vytyčit a zjistit jejich přesnou polohu. Dle současných podkladů se tyto sítě nachází pod navrhovaným řešením podchodu, proto bude potřeba tyto kabely přeložit a ochránit.

Z důvodu zachování přístupu ke kabelům, budou muset být tyto kabely přeloženy a naspojkovány. V kilometru 58,284 směrem na Kařízek a v kilometru 58,097 směrem na Zdice

budou stávající trubky naspojovány na nové HDPE trubky a uloženy do nově navržené trasy. V kilometru 58,14 bude osazena nová kabelová komora pro potřeby stavby, zde budou i nové HDPE trubky naspojovány do stávající trasy.

S trubkami HDPE bude ve stejných kilometrech napojován i traťový kabel TCEPKP-FLEZE 15XN0,8. V rámci tohoto přepojování, je potřeba počítat s výlukou sdělovacích a zabezpečovacích zařízení, např: zabezpečovací okruhy, rozhlas, nahrávání Redat, traťový telefon, TRS apod. Zhotovitel požádá smluvní servis na údržbu ŽTM (ČD-Telematika) o podklady k výluce dotčených okruhů tak, aby mohl být zpracován ROV v požadovaném termínu.

Jakmile budou nové trasy trubek připraveny mohou se do nich začít zafukovat jednotlivé optické kabely. Tyto kabely se musí zafouknout do nejbližší spojky s celým profilem stávajících kabelů. Směrem na Kařízek jde o MOK 12vl., který musí být zafouknut do technologického domku v kilometru 62,109 a o DOK 36 vl., který bude zafouknut ke kabelové komoře K22 v kilometru 63,809. Při zafukování těchto kabelů bude v kilometru 62,081 přidána kabelová komora pro potřeby BTS.

Směrem na Zdice se jedná o DOK 36vl., který je potřeba zafouknout do kabelové komory KK16 v kilometru 56,10.

Pro přepojování optických kabelů, bude využito traťových výluk pro zabezpečovací zařízení. Vždy 12 hodiny pro jeden směr. Poté co budou kabely připojeny bude provedeno příslušné měření na kabelech a stávající nevyužité optické kabely budou z HDPE trubek vyfouknuty. Výluky telekomunikačního provozu je nutno minimalizovat a při zajišťování výluky je nutno respektovat předpis SŽDC D7/2 – Organizace výlukové činnosti (čl.205–208).

Plánované výluky jsou ve dvou etapách na oba směry z Hořovic, nicméně přepojování DOK je nutno přizpůsobit provozovaným okruhům. Konce nových kabelů budou připraveny do nových rozvaděčů a kabely se přepojí po jednotlivých vláknech s minimalizací výpadků, ideálně ve dvou pracovních čtích.

### **PS 01-02-50.2Úprava a doplnění sdělovacích zařízení ČD Telematika**

Kabely budou stavbou dotčeny v úseku 58,097 – 58,284, kde proběhne prodloužení podchodu. Navržená stavba se nachází v ochranném pásmu trasy sítí elektronických komunikací (SEK).

Tyto kabely je nutno vytyčit a zjistit jejich přesnou polohu. Dle současných podkladů se tyto sítě nachází pod navrhovaným řešením podchodu, proto bude potřeba tyto kabely přeložit a ochránit.

Z důvodu zachování přístupu ke kabelu, bude muset být tento kabel přeložen a naspojován. V kilometru 58,284 směrem na Kařízek a v kilometru 58,097 směrem na Zdice bude stávající trubka naspojována na novou HDPE trubku stejné barvy a uložena do nově navržené trasy. V kilometru 58,14 bude osazena nová kabelová komora pro potřeby stavby, zde budou i nové HDPE trubka naspojována do stávající trasy.

Jakmile bude nová trasa HDPE trubky připravena mohou se do ní začít zafukovat optický kabel. Tento kabel se musí zafouknout do nejbližší spojky s celým profilem stávajících kabelů. Směrem na Kařízek bude zafouknut ke kabelové komoře K21 v kilometru 62,259. Při zafukování těchto kabelů bude v kilometru 62,081 přidána kabelová komora pro potřeby BTS.

Směrem na Zdice je potřeba zafouknout do kabelové komory KK16 v kilometru 56,10.

Pro přepojování optického kabelu, bude využito traťových výluk pro zabezpečovací zařízení. Vždy 12 hodiny pro jeden směr. Poté co bude kabel přepojen bude provedeno příslušné měření na kabelu a stávající nevyužitý optický kabel bude z HDPE trubky vyfouknut.

Před zahájením těchto prací, je potřeba minimálně v předstihu 3 týdnů kontaktovat správce kabelů ČD-Telematiky. Výluky telekomunikačního provozu je nutno minimalizovat a při zajišťování výluky je nutno respektovat předpis SŽDC D7/2 – Organizace výlukové činnosti (čl.205–208).

### **PS 01-02-70 Úpravy a doplnění informačního zařízení**

IS je informační prostředek pro poskytování informací o vlakových spojích a aktuální situaci v zastávkách ve vizuální a zvukové podobě. Systém je tvořen akustickou částí pro hlášení vlakových spojů a vizuální částí poskytující informace prostřednictvím digitálních informačních tabulí případně monitorů.

Řízení informačních tabulí bude realizováno podřízeným počítačem v dopravní kanceláři po datovém rozvodu RS485. Datový rozvod bude zakončen v podřízeném PC na převodníku RS485/Ethernet.

Vzhledem ke zvýšení výskytu ptactva v oblasti železniční stanice, musí být na nových zařízeních nainstalovány hroty proti ptactvu, či jiné ochranné prvky, jež zamezí sednutí ptactva.

Jednotlivé tabule a prvky informačního systému budou umístěny následovně:

- Na jednotlivých nástupištích budou umístěny nové nástupištní tabule 2 řádkové oboustranné, které budou uchyceny na konstrukci zastřešení.
- U nového přístupu k vlakům (šikmým chodníkem) bude na zastřešení přístupového chodníku umístěna nová čtyřřádková odjezdová tabule, která bude stejné konfigurace jako nová odjezdová tabule u pokladny/výdejny jízdenek.
- U pokladny/výdejny jízdenek bude umístěna nová čtyřřádková odjezdová tabule.
- V čekárně výpravní budovy bude umístěn informační panel pro OOSPO, nevidomé a slabozraké který musí být ovládán pomocí tlačítek a umí umožňovat připojení sluchátek.

Bude umístěn na stěnu, kde je připravena krabice se stávajícím napájením z důvodu minimálního zásahu do nově zrekonstruované VB. Firma, která prováděla tuto rekonstrukci VB (Stavtechcar, s.r.o.), požaduje po zhotoviteli uvést dotčené místnosti, či fasádu (pokud bude narušena) do stavu, jaký byl před zahájením prací.

Kontakt: Ing. Lukáš Klauz, tel.: 725 805 788

Pro podání informací pro nevidomé je potřeba k nástupištním a odjezdovým tabulím nainstalovat i hlasový/zvukový modul (AKIS)

- Informační systém bude vybudován v souladu se Směrnicí č. 118 a Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace – tabule informačního systému budou v provedení LED grafických displejů (plně barevné LED moduly) s roztečí bodů maximálně 2,9 mm.

Nová zařízení musí být kompatibilní se stávajícím zařízením.

**c) Energetické výpočty**

S ohledem na charakter stavby nejsou provedené.

**B.2.7 Základní charakteristiky stavebních objektů****a) Popis stávajícího stavu****SO 01-10-01 Železniční svršek****SO 01-11-01 Železniční spodek**

V úseku ŽST Hořovice byl železniční svršek a spodek rekonstruován v rámci akce „Optimalizace trati Beroun - Zbiroh“. Provoz na trati byl po optimalizaci zahájen v roce 2011. V současném stavu je v koleji č 2 rošt s kolejnicemi 60E2 na pražcích B91 a v koleji č 4 rošt s kolejnicemi S49 na pražcích SB8P.

Rychlost v hlavních kolejích č. 1 a 2 je v závislosti na použitém rychlostním profilu rovna hodnotě  $V = 120$  km/h,  $V_{130} = 125$  km/h a  $V_k = 155$  km/h. Rychlosti v předjízdňových kolejích č. 3 a 4 jsou 50 km/h, přičemž na koleji č. 3 je ze směru odb. Zbiroh umožněna jízda rychlostí 60 km/h.

**SO 01-12-01 Úprava nástupiště**

Ve stanici se nacházejí dvě nástupiště – ostrovní typu SUDOP mezi kolejemi č. 1 a 2 o délce 300 m a vnější u koleje č. 3 o délce 170 m.

**SO 01-20-01 Prodloužení podchodu v km 58,109**

Stávající podchod v km 58,109 na trati Praha Smíchov - Plzeň hl. n. byl vybudován v rámci koridorové stavby „Optimalizace trati Beroun - Zbiroh“ v roce 2011. Podchod je tvořen ŽB rámem o jednom poli. Odvodnění je zajištěno drenáží. Podchod propojuje v délce cca 20 m prostor před výpravní budovou a nástupiště č. 1 a 2.

Podchod začíná v prostoru před nádražím, západně od výpravní budovy. Navazuje na stávající kamennou zídku u výpravní budovy, vede kolem nové výdejný jízdenek, podchází kolej č. 3 a 1 a končí na ostrovním nástupišti mezi kolejí č. 1 a 2. Vstup do podchodu je bezbariérovým šikmým chodníkem ve spádu 1:12, vedoucím od výpravní budovy k výdejně jízdenek, nebo čtyřstupňovým schodištěm, umístěným naproti šikmému chodníku. Od výdejný jízdenek pokračuje dál otevřený šikmý chodník s mezipodestou, kterou se vstupuje do uzavřené části podchodu. Na začátku uzavřené části podchodu odbočuje doprava přímé dvouramenné schodiště 2 x 14 stupňů na nástupiště u výpravní budovy. Na konci podchodu odbočuje doleva přímé dvouramenné schodiště 2 x 14 stupňů a vpravo je umístěn výtah - obé umožňuje přístup na ostrovní nástupiště.

Otevřená část podchodu s výdejnou jízdenek i oboje schodiště je zastřešena.

Nosná konstrukce stávajícího podchodu je navržena jako železobetonový monolitický rám, a to buď uzavřeného obdélníkového průřezu. Délka podchodu je 36,460 m, šířka (světlost otvoru) je 3,000 m a volná výška otvoru je min. 2,500 m.

**SO 01-31-01 Odvodnění komunikace**

Jedná se o novostavbu. V stávajícím stavu není řešeno.

**SO 01-50-01 Přístupová cesta a parkoviště**



Jedná se o novostavbu. V stávajícím stavu se nachází nevyužívaná nezpevněná komunikace proměnné šířky.

**SO 01-74-01 Zastřešení výstupu z podchodu**

Jedná se o novostavbu nad novou prodlouženou částí podchodu. V stávajícím stavu není řešeno.

**SO 01-77-01 Doplnění orientačního systému**

Jedna se o stávající výpravní budovu, nástupiště a nové prodloužení podchodu. Stávající orientační systém v žst. Hořovice neodpovídá platným technickým normám a směrnicím, je neúplný a částečně zastaralý. Z těchto důvodů bude odstraněn a nahrazen novým. Stávající orientační systém je tvořen několika tabulemi s názvem stanice na budově a na nástupišti, tabulemi se směrem jízdy vlaků, směrovými tabulemi, které nevyhovují nové směrnici SŽ a dalšími.

**SO 01-79-01 Stojany na kola (B+R)**

Jedná se o novostavbu. V stávajícím stavu není řešeno.

**SO 01-79-02 Oplocení**

Jedná se o novostavbu. V stávajícím stavu není řešeno.

**SO 01-81-01 Úprava trakčního vedení**

Stávající elektrizovaná trať je zatrolejována střídavou soustavou 25 kV 50 Hz. Sestava je plně kompenzovaná a v prostoru ŽST konstruována primárně na bránových stožárech, na solitérních podpěrách pouze okraje ŽST za zhlavími. V rámci ŽST jsou napájeny koleje 1 až 5 (pro projekt relevantní koleje č. 2 a 4). V prostoru brány 35+36 je umístěn napájecí bod. Na TP č. 35 jsou umístěny odpojovače 3A, 5 a také Z118 určený pro EOv (plzeňské zhlaví). Na TP č. 36 jsou umístěny odpojovače č. 3B a 4 (viz výkres 2.001 SNTDV – stávající stav). Z TV koleje č. 4 je skrz odpojovač Z108 napájeno EOv na pražském zhlaví.

**SO 01-86-01 Přeložky kabelového vedení 22 kV ČEZ (řeší ČEZ samostatně)**

V prostoru severní části žst. Hořovice v místě navrhovaného výstupu z prodloužené části podchodu a v místě, kde je navržena nová přístupová komunikace, je ve stávajícím stavu umístěno vedení 22 kV ve vlastnictví ČEZ Distribuce a.s.

**SO 01-86-02 Veřejné osvětlení přístupové komunikace**

Jedná se o novostavbu. V stávajícím stavu není řešeno.

**SO 01-86-03 Přeložky silnoproudých kabelů SEE**

V místě prodloužení stávajícího podchodu v ŽST Hořovice je vedena stávající trasa napájecích kabelů k osvětlovací věži OV6, včetně ovládacího kabelu, a ovládacího a napájecího kabelu k motorovým pohonům úsekových odpínačů MP4 a MP3B.



**SO 01-86-04 Osvětlení podchodu**

V současné době je osvětlení podchodu provedeno pomocí 20 ks zářivkových svítidel do 40W, z nich tři budou mít funkci nouzového osvětlení. Stávající zářivky jsou umístěné ve výšce cca 2 m v ochranném koši, protože nejsou antivandal. V současné době je osvětlení podchodu ovládáno dálkově pomocí modulu DOOS3.

**SO 01-87-01 Ukolejnění kovových konstrukcí**

V žst. Hořovice dojde k prodloužení podchodu pro cestující. Výstavbou nového vstupu do podchodu bude dotčeno ukolejnění stávajících podpěr trakčního vedení.

**b) Popis navrženého řešení****SO 01-10-01 Železniční svršek**

Návrh směrového řešení vychází z potřeby navázání na směrové a výškové vyrovnaní jednotlivých kolejí, kde dojde k vyjmutí kolejového roštu včetně úpravy tělesa pod železničním svrškem. Staničení je vztaženo k hlavní koleji č.2. Navázání na směrové a výškové vyrovnaní začíná v km 58,039 201 a končí v km 58,179 201. Stavební úprava kolejí začíná v km 58, 089 201 a pokračuje přímkou do km 58,129 201. Podrobný průběh směrového řešení je patrný z výkresu situace a podélného profilu SO 01-10-01 a SO 01-11-01.

Konstrukce staničních kolejí je navržena jako bezстыková.

Koleje č. 2 je navržena s železničním svrškem z kolejnic 60E2 s pružným upevněním W14 na betonových pražcích B91 S/1 s rozdělením pražců „u“. Koleje č. 4 je navržena s železničním svrškem z kolejnic S49 s tuhým upevněním K se svěrkami ŽS4 na betonových pražcích SB8P s rozdělením pražců „c“.

Stávající kolejový rošt v obou kolejích bude demontován v délce 40m a po vybudování podchodu bude rošt znovu vložen do koleje.

Ve stanici v definovaných úsecích dojde k odtěžení kolejového lože. Odtěžené stěrkové lože bude opět použito do kolejí a kolejové lože bude doplněno novým materiálem a upraveno do předepsaného profilu. Tloušťka kolejového lože je navržena 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce.

**SO 01-11-01 Železniční spodek**

Zemní pláň je navržena se sklonem 5% do stávajícího podélného trativodu mezi kolejemi. Sklon vychází z předchozího stupně dokumentace. Pláň tělesa železničního spodku je navržena ve stejném sklonu jako zemní pláň. Základní šířka pláně je navržena 2,5 m od přilehlé osy koleje.

Před i za podchodem bude zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) v délce 9 m + výběhy 5 m. U zesílených konstrukcí pražcového podloží mostních objektů je navržen jeden typ konstrukce ze stmelených vrstev – cementová stabilizace štěrkodrti s podkladní vrstvou – štěrkodrt' tř. A, fr. 0-32 mm, tl. 0,25m; cementová stabilizace štěrkodrti, tl. 0,5m; zemní pláň. Konstrukce označená jako typ Z2.

V místě prodloužení podchodu dojde k přerušení trativodu a na volné konce budou osazeny nové trativodní šachty (Š42A a Š42A). Trativody jsou zaústěny do stávajících příčných



svodů, které jsou zaústěny do stávajících šachet na svodném potrubí (šachty KŠ4 a KŠ6). Trativod mezi šachtami Š42 a Š42A bude přespádován ve sklonu 5 ‰ směrem k stávající šachtě Š42 a bude podbetonován.

Svodné potrubí bude zrušeno mezi šachtami KŠ5 a KŠ6 a nahrazeno přeložkou kolem šikmého chodníku podchodu. Budou vloženy nové plastové šachty KŠ5A a KŠ6A DN600. Celá přeložka svodného potrubí bude ve sklonu 3,5 ‰, z trub PEHD DN-300

#### **SO 01-12-01 Úprava nástupiště**

V rámci SO 01-12-01 je nutné rozebrat stávající nástupištní hranu ostrovního nástupiště u koleje č. 2 v délce 33 m z důvodu napojení nového tubusu podchodu na stávající podchod. Rozebrané nástupiště bude uloženo na mezideponii. Po dokončení stavebních úprav bude nástupiště smontováno zpět do normového stavu tj. vzdálenost nástupištní hrany od koleje č. 2 1,67 m. Výška nástupní hrany 550 mm nad TK.

Začátek úpravy respektive demontáže nástupiště je v km 58,092 519. Konec demontáže je v km 58,125 519. Rozsah demontáže byl stanoven na základě nutnosti zřízení ZKPP u kolej č. 2 a 4. Délka 33 m vychází z počtu 33 konzolových desek KS -230.

#### **SO 01-20-01 Prodloužení podchodu v km 58,109**

Základní dispozice nové části podchodu je tvořena tubusem o světlosti 3,0 m, jedním schodišťovým ramenem a jedním přístupovým chodníkem pro bezbariérový přístup. Podchod je navržen v tomto projektu pod kolejemi č.2 a č.4. a bude navazovat na stávající tubus podchodu.

Stávající část podchodu bude mimo oblast napojení ponechána bez zásadních úprav, některé úpravy jsou však navrženy, především vybourání otvoru pro napojení nové části tubusu a lokální obnova zámkové dlažby a odvodnění. Dále na stávajících schodišťových ramenech budou doplněna druhá madla do výšky 700mm nad povrch schodiště a v rámci sjednocení dojde i k výmalbě stávající části podchodu. Dno stávajících výtahových šachty bude opatřeno stěrkovou izolací a odvodnění šachty bude propojeno do odvodňovací jímky v nové části.

Tubus nové části bude napojen na schodišťové rameno a přístupový chodník. Celá nová konstrukce bude rozdělena na čtyři dilatační úseky – tubus bude tvořit jeden dilatační celek, schodiště s chodníkem pak budou rozděleny na tři díly. Uzavřený rám mostu má obdélníkový otvor vnitřních rozměrů  $h = 27850$  mm,  $š = 3000$  mm. Stěny tubusu mají tloušťku 300 mm, stejně tak i dolní deska tubusu. Horní deska má střešovitý sklon pro odvedení drážním štěrkem prosáklé vody, má tak tloušťku 336 mm ve vrcholu a 300 mm u stěn rámu. Součástí nového tubusu bude i odvodňovací jímka, ze které bude odčerpávána voda do revizní šachty umístěné v nástupišti, ze které pak bude odvedena do nově vybudované šachty přeložky hlavního sběrače.

Navazující schodišťové stěny na tubus podchodu jsou navrženy ve tvaru U. Šířka schodiště i přístupového chodníku je 1,80 m, mezi madly je volná šířka 1,6 m.

Pochozí povrchy v tubusu podchodu jsou navrženy z kamenné dlažby – řezané žulové desky rozměru 600 x 300 mm, tl. 30 mm. Dlažba je uložena do cementové malty. Dlažba je v příčném směru spádována ve sklonu 1,0 ‰ směrem k odvodňovacímu žlábků z polymerbetonu. Ve směru délky tubusu podchodu je sklon podlahy vodorovný.

Na schodištích jsou osazeny žulové desky tl. 30 mm pro stupně (uloženy do cementové malty tl. 20 mm, na podstupnice jsou navrženy žulové desky tl. 20 mm uložené do cementové malty tl. 20 mm. Povrch stěn a stropu bude tvořen pohledovým betonem, na který bude proveden nátěr, výmalba se dotkne v rámci sjednocení i stávající části podchodu. Na schodišťových ramenech budou navržena dvě madla ve výšce 700 mm a 900 mm, na přístupovém chodníku pouze jedno madlo ve výšce 900 mm nad pochozím povrchem.

Druh nosné konstrukce:	Železobetonová rámová konstrukce na podkladní základové desce
Počet mostních otvorů:	1
Délka přemostění:	3,0 m
Délka mostu:	58,8 m (uvažována délka přístupového chodníku)
Rozpětí nosné konstrukce:	3,3 m
Stavební výška:	1,25 m
Mocnost kolejového lože:	min. 0,35 m pod pražcem
Volná výška pod mostem:	min. 2,50 m
Výška mostu:	3,81 m
Volná šířka na mostě:	13,1 m (resp. 8,34 v případě zřízení nástupiště v budoucnu)
Šířka mostu:	19,16 m prodloužená část, resp. 56,09 celý podchod
Šikmost objektu:	kolmý most
Velikost úhlu šikmosti:	0°
Úhel křížení:	90°
Uložení nosné konstrukce:	rámově
Statické působení:	uzavřený rám
Návrhové zatížení:	LM 71 s $\alpha=1,21$

### **SO 01-31-01 Odvodnění komunikace**

Jedná se o novou kanalizaci PVC DN 300 minimální kruhové tuhosti SN 10 v délce 51,60 m s přípojkami DN 200 (rovněž SN 10) délky 6,13 m. Kanalizace je vyhotovena z důvodu výstavby nové přístupové cesty pro její odvodnění a bude zaústěna do šachty Š3 (která je součástí SO 19-39-01 souvisejícího stavebního objektu). Na trase budou vysazeny 2 betonové šachty s litinovými teleskopickými poklopy. Přípojky vpusti budou vedeny v minimálním sklonu 2 %.

Odvodnění prodlouženého podchodu bude u nově zřízeného schodiště z polymerbetonových žlabů délky 2,1 m se spadem dna 0,5 % šířky 130 mm a s čelní stěnou s odtokem do kolejiště.

### **SO 01-50-01 Přístupová cesta a parkoviště**

Obsahem tohoto objektu je návrh komunikace, která bude zajišťovat dopravní návaznost na vyústění prodlouženého podchodu v ŽST Hořovice na severní straně kolejiště dráhy. Tato komunikace navazuje na stávající místní komunikaci Sklenářka a probíhá ve stopě stávající neuzpevněné cesty východním směrem k vyústění navrhovaného prodloužení podchodu. Je navr-

žena v kategorii místní obslužné komunikace a předpokládá se její vyznačení jako zóna s dopravním omezením (rychlost 20 km/h. Je určena jednak pro přístup pěších k podchodu a dále jako příjezd ke kolmým parkovacím stáním podél severní strany komunikace. Na konci komunikace je navrženo obratiště. Komunikace je navržena v šíři 5,5 m s jednostranným chodníkem šíře 2,00 a 1,50 m. Navrženo je 33 parkovacích stání o rozměru 4,50 x 2,50 m a 2 parkovací stání o rozměru 4,50 x 3,50 m pro invalidy s možností převisu vozidla 0,50 m.

Celková délka trasy činí 203,745 m.

#### **SO 01-74-01 Zastřešení výstupu z podchodu**

Jedná se o zastřešení výstupu z podchodu v žst Hořovice. Hmotově se jedná o dva kvádry, které na sebe výškově navazují. Objekt má pultovou střechu spádovanou směrem od kolejí.

Objekt zastřešuje schodiště a šikmý chodník.

Zastřešení je uvažováno z ocelových nosných prvků a střešní krytinu tvoří sendvičový střešní panel. V příčném směru je zastřešení řešeno jako rámová konstrukce s pultovou střechou ve spádu 8,75 %. Boční a zadní stěny tvoří lakovaný tahokov. Půdorysné rozměry zastřešení jsou 59,85x4,72 m. Minimální podchodná výška je navržena 2,8 m (min. požadovaná je 2,5 m).

Sloupy zastřešení jsou kotveny do železobetonové konstrukce SO 01-20-01.

#### **SO 01-77-01 Doplnění orientačního systému**

Stávající orientační systém v žst. Hořovice neodpovídá Směrnici SŽDC č. 118. Z těchto důvodů bude stávající orientační systém v rámci prodloužení podchodu odstraněn a nahrazen novým.

Použití, rozměry a grafické provedení piktogramů a doplňujících textů odpovídá TNŽ 73 6390 „Nápisy názvů železničních stanic a zastávek“ a směrnici SŽDC č.118 „Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách“. Grafické symboly – piktogramy budou zhotoveny podle Grafického manuálu jednotného orientačního a informačního systému Správy železnic, státní organizace.

#### **SO 01-79-01 Stojany na kola (B+R)**

Objekt řeší zastřešení stojanů na kola v žst Hořovice. Hmotově se jedná o jeden kvádr. Objekt má pultovou střechu spádovanou směrem od kolejí.

Zastřešení je uvažováno z ocelových nosných prvků a střešní krytinu tvoří polykarbonátové desky. V příčném směru je zastřešení řešeno jako konzole tvaru L s pultovou střechou. Boční a zadní stěnu tvoří skleněné zástěny. Půdorysné rozměry zastřešení jsou 6,3x2,4 m.

Součástí SO jsou dva stojany na kola pro 12 míst celkem. Stojany budou kotvené do žb podlahy.

#### **SO 01-79-02 Oplocení**

Předmětem tohoto stavebního objektu je oplocení podél parkoviště a chodníku směřujícího k nově části podchodu. Plot je řešen pomocí typizovaných sloupků s betonovým základem a drátěného čtyřhranného pletiva. Celá sestava je nenáročná na instalaci a také její demontáž v případě budoucího rozšíření nástupiště.

**SO 01-81-01 Úprava trakčního vedení**

Pro zabezpečení staveniště bude na trakčním vedení nad koleji č. 2 vytvořeno izolované pole (elektrická dělení v žkm 58,041 a 58,159), které bude ukolejněno přes trakční podpěru č. 34. Nad tímto izolovaným polem bude na břevnech trakčních bran č. 31+32 až 37+38) umístěno obcházecí vedení 120 mm<sup>2</sup> Cu pro umožnění využití koleje č. 2 pro odstavy souprav závislé trakce. Napájecí bod z TP č. 36 bude převěšen z troleje na obcházecí vedení a napájení úseku bude realizováno skrze toto vedení.

Odpojovač č. 4 bude trvale rozepnut, což umožní napětovou výlukou Koleje č. 4.

Po ukončení stavebních prací bude sneseno obcházecí vedení a trolejový drát i nosné lano (100Cu/50Bz) na koleji č. 2 vyměněno v celé délce napínacího úseku (podpěry č. 1+2 a 45+46). Bude provedena regulace troleje v koleji č. 4 nad prostorem dotčeným stavebními pracemi.

Z hlediska trakčního vedení je stávající a definitivní stav po ukončení stavebních prací totožný.

**SO 01-86-01 Přeložky kabelového vedení 22 kV ČEZ (řeší ČEZ samostatně)**

V rámci projektu DSP+PDPS není tento objekt řešen. Přeložka ČEZ je řešena samostatně na základě smlouvy mezi Správou železnic a ČEZ Distribuce.

**SO 01-86-02 Veřejné osvětlení přístupové komunikace**

Žst. Hořovice a podchod byly rekonstruovány v roce 2011 v rámci stavby „Optimalizace trati Beroun-Zbítov“.

Tento SO řeší napájení a osvětlení přístupové cesty. Ze stávajícího rozvaděče ROV6 věže číslo 6 bude napájeno nové (RO) osvětlení přístupové cesty. Osvětlení bude měřeno podružným měřením (RE) z důvodu, že tento SO bude následně předán MÚ Hořovice.

Osvětlení přístupové cesty bude pomocí nových šestimetrových sklápěcích stožárů přírubových a s tím souvisejících kabelových rozvodů. Při návrhu osvětlení přístupové cesty budou respektovány požadavky ČSN EN 12 464-2, předpis SŽDC E11. Počet svítidel je určen dle výpočtu osvětlení. Z důvodu úspory elektrické energie investor požaduje svítidla v provedení LED.

Ovládání osvětlení bude provedeno pomocí soumrakového spínače v kombinaci se spínacími hodinami.

Instalovaný výkon osvětlení: P=0,23 kW

Napěťová soustava:

3 PEN AC 50Hz 400/230V - TNC - stávající rozvody nn vč. kabel. skříní

3 PEN AC 50 Hz 400/230V - TNC-S - vstupní části napáj. rozvaděče

3 N PE AC 50 Hz 400/230V - TNC - rozvodů nn vč. kabel. skříní

3 N AC 50Hz 230V - TT - výstupní části napáj. Rozvaděče

Ochrana před nebezpečným Ud:

Samočinným odpojením od zdroje proudovým chráničem

**SO 01-86-03 Přeložky silnoproudých kabelů SEE**

Žst. Hořovice a podchod byly rekonstruovány v roce 2011 v rámci stavby „Optimalizace trati Beroun-Zbiroh“.

Z důvodu prodloužení stávajícího podchodu v Žst. Hořovice je nutná přeložka stávajících napájecích kabelů. Dojde ke kolizi se stávajícími napájecími kabely věže OV6, ovládací kabel osvětlení, ovládací a napájecí kabel DOÚO (MP4 a MP3B - TV-36).

Napěťová soustava:

3 PEN AC 50Hz 400/230V - TNC - stávající rozvody nn vč. kabel. skříní

3 PEN AC 50 Hz 400/230V - TNC-S - vstupní části napáj. rozvaděče

3 N PE AC 50 Hz 400/230V - TNC - rozvodů nn vč. kabel. skříní

3 N AC 50Hz 230V - TT - výstupní části napáj. Rozvaděče

Ochrana před nebezpečným Ud:

Samočinným odpojením od zdroje proudovým chráničem

**SO 01-86-04 Osvětlení podchodu**

Žst. Hořovice a podchod byly rekonstruovány v roce 2011 v rámci stavby „Optimalizace trati Beroun-Zbiroh“.

Tento SO řeší osvětlení stávajícího podchodu, nový prodloužený podchod, schodiště, bezbariérový přístup, napájení informačních systémů a majáčky pro nevidomí.

Podchod bude osvětlen na 50 lx, pomocí LEDky – antivandal (24 hod/denně). Počet svítidel je určen dle výpočtu osvětlení. Z důvodu úspory elektrické energie investor požaduje svítidla v provedení LED.

Napájení osvětlení podchodu bude ze stávajícího rozvaděče RP1 umístěného ve zdi podchodu a informační systém bude napájen z nového rozvaděče RP2 umístěného ve zdi prodlouženého podchodu. Osvětlení v podchodu vč. schodiště a bezbariérového přístupu bude ve správě Správy železnic.

Instalovaný výkon osvětlení:  $P=0,8$  kW

Instalovaný výkon informační systém:  $P=10$  kW

Napěťová soustava:

3 PEN AC 50Hz 400/230V - TNC - stávající rozvody nn vč. kabel. skříní

3 PEN AC 50 Hz 400/230V - TNC-S - vstupní části napáj. rozvaděče

3 N PE AC 50 Hz 400/230V - TNC - rozvodů nn vč. kabel. skříní

3 N AC 50Hz 230V - TT - výstupní části napáj. Rozvaděče

Ochrana před nebezpečným Ud:

Samočinným odpojením od zdroje proudovým chráničem

**SO 01-87-01 Ukolejnění kovových konstrukcí**

Návrh ukolejnění vychází z nového stavu.

Ukolejnění je navrženo pomocí sestavení „Vzorové dokumentace sestavy FS 9/1“, v provedení individuálních ukolejnění přes průrazku s opakovatelnou funkcí pro podpěry TV nebo



skupinové ukolejnění dle ČSN 34 1500 ed.2 v provedení ocelový drát FeZn 10mm s izolací z PVC.

Součástí stavebního objektu je nové ukolejnění proti nebezpečnému dotyku a demontáž ukolejnění stávajícího. Řešení ochrany ukolejněním se týká trakčních vedení a všech vodivých konstrukcí nacházejících se v prostoru ohroženém TV, který je vymezen v ČSN 34 1500 ed. 2.

Pro použitou trakční soustavu 1PE+N AC 25kV 50Hz je ochrana před nebezpečným dotykem živých částí polohou, izolací, nebo zábranou, ochrana před nebezpečným dotykem neživých částí je ukolejněním s rychlým vypnutím dle ČSN 34 1500 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2 a ČSN EN 50122-1 ed.2. čl. 5.2.1, 5.3.1, 5.3.2, 6.1, 6.2 (kromě požadavků na kolejové obvody), a napěťové limity střídavého napětí pro bezpečnost osob jsou v souladu s EN 50122-1 ed.2 čl. 9.2.2.1 a 9.2.2.2. Součástí zprovoznění postupových etap i finálního stavu ukolejnění musí být ověření dovolených dotykových napětí dle normy ČSN EN 50122-1 ed. 2. Dovolená dotyková napětí musí být ověřena pro krátkodobé i dlouhodobé podmínky.

Výstavbou nového vstupu do nově prodlouženého podchodu se některá zařízení, které jsou v dosahu POTV, stanou součástí prostoru přístupném veřejnosti. Brána č. 37-38 je ukolejněna napřímo a toto ukolejnění bude nahrazeno ukolejněním přes průrazku UPO 250V, u brány č. 39-40 bude její ukolejnění přes UPO 500V nahrazeno UPO 250V.

Ostatní neživé části podchodu budou ležet mimo POTV, včetně zastřešení, osvětlení, rozhlasu a informačních systémů.

#### **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení**

Stávající úroveň zajištění požární bezpečnosti dotčeného území je zachována.

Vzhledem k charakteru stavby je ve vazbě na §41 odst. 2 vyhlášky č. 246/2001 b., je obsah požárně bezpečnostního řešení stavby přiměřeně omezen.

Jedná se o dopravní stavbu navrženou převážně z nehořlavých materiálů. Povrchy stěn a stropů jsou navrženy s třídou reakce na oheň A1 resp. A2 s indexem šíření plamene po povrchu  $is = 0\text{mm.min-1}$ . Podlaha může mít třídu reakce na oheň nejméně Cfl-s1.

Součástí stavby nejsou žádné objekty vyžadující vytvoření samostatného požárního úseku. Stanovení požárního rizika ani stupně požární bezpečnosti není nutné u žádného objektu. Mezní velikost požárních úseků není nutné hodnotit.

Stavba nevytváří požárně nebezpečný prostor. Odstupové vzdálenosti se neposuzují.

Zabezpečení požární vodou, vnitřní a vnější odběrní místa ani zvláštní hasební látky není nutné v souvislosti s navrženou stavbou zřizovat. Materiály, které nelze hasit vodou, nejsou projektem stavby navrženy.

Není navržen prostor vyžadující instalaci hasicích přístrojů.

Požárně bezpečnostní zařízení nejsou navržena.

Ve smyslu čl. 9.15.1 ČSN 73 0802 ed.2 v podchodu nemusí být nouzové osvětlení, nejedná se o chráněnou únikovou cestu. Podchod se může považovat za nechráněnou únikovou cestu, na které se nouzové osvětlení pouze doporučuje. Osvětlení podchodu a zastřešení podchodu v souladu s ČSN EN 12464-1:2012 je navrženo v samostatné části PD - D.2.3.6.4.



**B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno.

**B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

Návrh stavby v maximální možné míře respektuje požadavky na ochranu zdraví i životních podmínek.

Při provádění prací na staveništích je třeba dodržovat právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, ustanovení technických norem (ČSN), bezpečnostních a hygienických předpisů platných v době provádění stavby.

Právní a ostatní předpisy k zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (vymezení pojmu je uvedeno v ustanovení § 349 odst. 1 zákona č. 262/2006 Sb., zákoníku práce) jsou předpisy na ochranu života a zdraví, předpisy hygienické a protiepidemické, technické předpisy, technické dokumenty a technické normy, stavební předpisy, dopravní předpisy, předpisy o požární ochraně a předpisy o zacházení s hořlavinami, výbušninami, zbraněmi, radioaktivními látkami, chemickými látkami a chemickými přípravky a jinými látkami škodlivými zdraví, pokud upravují otázky týkající se ochrany života a zdraví.

Pokud při stavební činnosti dochází ke střetu se silniční, železniční, pěší nebo vodní dopravou, je nutné identifikovat tato rizika a přijmout potřebná opatření k zabránění ohrožení veřejnosti. Při stavebních a udržovacích pracích na dálnicích a silnicích za provozu nebo na provozované železniční dopravní cestě je nutné přijmout potřebná preventivní opatření k zabránění ohrožení osob pohybujících se na staveništi (pracovišti) veřejnou dopravou. Zhotovitel je povinen postupovat podle příslušných bezpečnostních předpisů vydaných správcem dopravní cesty.

**B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí****a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Dle provedených průzkumu nelze předpokládat výskyt radonu v podloží.

**b) Ochrana před bludnými proudy**

Viz. kap. 2.5

**c) Ochrana před technickou seizmicitou**

Vzhledem k charakteru stavby, technická seizmicitu nebyla posuzována.

**d) Ochrana před hlukem**

Vzhledem k charakteru stavby, hluk z dopravy nebyl posuzován. Nepředpokládá se změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu.

**e) Protipovodňová opatření**

Stavba nevyžaduje žádné protipovodňová opatření nakolik se nenachází v zóně výskytu povodní.

**f) Ostatní účinky**

Nejsou

### **B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU**

#### **a) napojovací místa technické infrastruktury,**

Stavba bude plynule napojena na stávající technickou infrastrukturu. Podrobně jsou řešeny v jednotlivých stavebních objektech.

#### **b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,**

Podrobně jsou řešeny v jednotlivých stavebních objektech.

#### **c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky.**

Jedná se o stavbu na provozované železniční trati se zákazem přístupu osob bez potřebných oprávnění vydávaných Správou železnic. Přístup do pochodu je zabezpečen šikmým chodníkem ve sklonu 1:12, bezbariérový přístup na ostrovní nástupiště je řešeno za pomoci výtahu.

### **B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

Část dokumentace je podrobně dokladována v samostatně části souhrnné technické zprávy - B.4. Dále jsou uváděny pouze základní informace.

Prodloužení podchodu bude probíhat ve třech stavebních postupech.

- Přípravné práce
- stavební postup – výluka staniční kolejí 2 a 4
- Dokončovací práce

Dopravní omezení vyplývající ze stavebních postupů nějak zásadně neomezí provozování drážní dopravy. Situace bude standardní jako např. při napěťové výluce sudé kolejové skupiny. Náhradní autobusová doprava není požadována v žádném stavebním postupu.

### **B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV**

#### **a) Terénní úpravy,**

V okolí mostu budou provedené nevyhnutné terénní úpravy sestávající zejména z úpravy okolitého terénu. Veškeré úpravy jsou zřejmé z jednotlivých příloh daných PS a SO.

#### **b) Použité vegetační prvky**

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy

#### **c) Biotechnická, protierozní opatření.**

Vzhledem k charakteru stavby nejsou navrženy

### **B.6 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

#### **a) Vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,**

Ke zhoršení kvality ovzduší dojde krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a při rekonstrukci šterkového

lože trati (zvýšená prašnost v trase trati). Po dokončení stavby - vzhledem k provozování výhradně elektrické trakce - nedojde k zatížení ovzduší cizorodými látkami z provozu železnice.

Vzhledem k charakteru stavby, hluk z dopravy nebyl posuzován. Nepředpokládá se změna hlukové zátěže oproti stávajícímu stavu. Hluk vznikající v důsledku stavební činnosti je třeba eliminovat především dobrým technickým stavem mechanismů a organizačními opatřeními. Dle vyjádření Krajské hygienické stanice viz dokladová část, není nutno provádět hlukovou studii

Likvidace odpadních vod ze stávajících provozních objektů zůstává beze změn. Nové provozní objekty se sociálním zařízením se nenavrhují. Drenážní vody z kolejíště budou zčásti odvedeny do přemostřované vodoteče, zčásti budou vsakovány.

Nakládání s odpady musí být prováděno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. o odpadech a se souvisejícími prováděcími vyhláškami. Užíváním staveniště bude vznikat běžný komunální odpad a kal ze septiků a žump (odpad z chemických WC na stavbě). Přebytečné hmoty a hmoty z demolice mostu budou podle své nebezpečnosti uloženy na řízené skládky s příslušným oprávněním k uložení těchto odpadů. Po dokončení stavby budou vznikat odpady z provozu. Jedná se převážně o odpady kategorie ostatní - zemina; z nebezpečných odpadů se mohou vyskytnout ropné látky (úkapky olejů apod.).

**b) Vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,**

Stavbou nebudou dotčeny žádné památné stromy. S ohledem na rozsah stavby bude nutné provést kácení dřevin. Rozsah kácení je součástí dendrologického průzkumu. Další stromy, které jsou umístěné v záboru stavby, které nejsou určeny ke kácení budou v průběhu stavby vhodným způsobem ochráněny. Pro stavbu byl zpracován dendrologický průzkum a je součástí dokumentace v části N. Konkrétní požadavek dle platných norem pro ochranu, je podrobně popsán v dendrologickém průzkumu.

**c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,**

Posuzovaný záměr nezasahuje do evropsky významné lokality podle směrnice Rady Evropských společenství č. 92/43/EHS o stanovištích.

V trase ani v blízkém okolí posuzované železnice nejsou vyhlášeny ani navrženy žádné ptačí oblasti dle směrnice Rady Evropských společenství č. 79/409/EHS o ochraně volně žijících ptáků (směrnice o ptácích).

**d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,**

Vzhledem k charakteru prací není nutné podávat žádost o vydání stanoviska podle § 10 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí) ve znění pozdějších předpisů, z hlediska přijatelnosti vlivů záměru na životní prostředí a veřejné zdraví.

**e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,**



Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

**f) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.**

Stavbou nevzniknou nová ochranná ani bezpečnostní pásma. Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

**Stávající ochranná pásma:**

Ochranné pásmo dráhy

Zákon č. 266/1994 Sb. definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vodorovnou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Pozemní komunikace:

Dle Zákona č. 13/1997 Sb. se silničním ochranným pásmem rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace,
- 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy,
- 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

Ochranná pásma inženýrských sítí

a) ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):

- 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
- 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
- 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
- 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení

b) ochranné pásmo plynovodů stanoví zákon č. 458/2000 Sb.

- 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
- 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
- 

c) ochranné pásmo vodovodů stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620.

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- 

d) ochranné pásmo stok a kanalizací stanoví zákon č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6701

- 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně



- 
- e) ochranné pásmo zařízení pro rozvod tepelné energie stanoví zákon č. 458/2000 Sb.
  - 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- 
- f) ochranné pásmo sdělovacích a zabezpečovacích vedení je stanoveno zákonem č. 127/2005 Sb.
  - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

**Památková rezervace, památkové zónu**

Stavba se nenachází v památkové rezervaci ani v jejím ochranném pásmu.

**B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA**

V průběhu výstavby je nutné provést oplocení staveniště. Stavba se nachází v místě s přístupem veřejnosti.

**B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY**

Část dokumentace ZOV – B.8 je dokladována samostatně. Dále jsou uváděny pouze základní informace. Podrobnosti jsou v samostatné dokumentaci B.8.

V rámci dotčených objektů stavbou OŘ Praha eviduje nájemní vztahy v objektech:

- Hořovice čp. 341 - výpravní budova 1062, IC6000385885 - nájemní sml. s ČD, a.s. ZAP Praha na umístění označovače jízdenek - NS 2958003818
- Hořovice žst. výdejna jízdenek, IC6000377336 - nájemní smlouva s ČD, a.s. ZAP Praha - NS 2958005517 za účelem pronájmu prostor zařízení služeb.
- Hořovice 343 - SSZT ATÚ budova, IC6000386004 - nájemní smlouvu s ČD Telematika, a.s. NS 6458003320 za účelem umístění stožáru a racku a nájemní smlouvy s Vodafone Czech Republic, a.s. NS 2957011009 za účelem umístění technologie.

Pokud by stavba měla ovlivnit či omezit současné nájemce v objektu, požaduje o tom informovat alespoň 6 měsíců před stavebními pracemi u/vně VB a to na e-mail: ORPHAobch@spravazeleznic.cz se specifikací rozsahu a termínu prací omezující nájemce.

**Popis staveniště, ploch, staveništních komunikací**

Staveniště je navrženo s ohledem na minimalizaci zásahu do území. Staveniště se nachází na pozemcích Českých drah a. s.

Před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby chráněny pomocí silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Během realizace přeložek inženýrských sítí, resp. před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem přizván jejich příslušný správce.

**Postup výstavby**

Stavební práce jsou členěné do 3 stavebních postupů a to: Přípravné práce, Stavební postup, a Dokončovací práce.



Podrobné postupy výstavby jednotlivých PS a SO jsou obsaženy v příslušných PS a SO.

## **PŘÍLOHY K SOUHRNNÉ TECHNICKÉ ZPRÁVĚ**

- Příloha č. 1 - Havarijní plán
- Příloha č. 2 - Tabulka odpadů

Praha, květen 2021

Vypracoval: Ing. Dávid Kuczik



**Příloha č. 1 - Havarijní plán**

Obsahuje soubor činností a opatření nutných k ochraně povrchových a podzemních vod před závadnými látkami při realizaci stavby.

Havarijním zhoršením jakosti vod je mimořádné závažné zhoršení, případně ohrožení jakosti vod. Je zpravidla náhlé, nepředvídané a projevuje se zejména závadným zbarvením, zápachem, vytvořením usazenin, olejovým povlakem hladiny nebo pěnou, popřípadě úhynem ryb a jiných organismů. Za mimořádně závažné ohrožení jakosti vod se považuje ohrožení vzniklé neovladatelným vniknutím závadných látek, popřípadě odpadních vod v jakosti nebo množství, které může způsobit havárii, do prostředí souvisejícího s povrchovou nebo podzemní vodou, dále případy technických poruch a závad, které takovému vniknutí předcházejí a případy úniku ropných látek ze zařízení k jejich zachycení, skladování, dopravě a odkládání.

Za havárii se vždy považuje znečištění nebo i ohrožení povrchových a podzemních vod ropnými látkami, radioaktivními látkami nebo jedy.

O havárii nejde v tom případě, kdy vzhledem k rozsahu a místu úniku je vyloučeno nebezpečí vniknutí závadných látek do povrchových nebo podzemních vod.

V průběhu stavby je nutné omezit na nejnižší možnou míru skladování ropných látek (pohonné hmoty, mazadla, oleje). V případě, že by došlo k manipulaci s nimi, je nutno postupovat přesně dle ustanovení ČSN 75 34 15 „Ochrana vody před ropnými látkami. Objekty pro manipulaci s ropnými látkami a jejich skladování.“ Skladování a manipulace s posypovými solemi, stejně tak jako jejich používání k zajištění sjízdnosti staveništních ploch a místních komunikací není pro tuto stavbu povoleno.

Při vzniku nebo zjištění ekologické havárie je nutno provést okamžitě taková opatření, aby nedošlo k úniku závadné látky do povrchových nebo podzemních vod. Zároveň je třeba ihned havárii nahlásit vodohospodářskému orgánu (odboru životního prostředí příslušného úřadu nebo Česká inspekce životního prostředí – oddělení ochrany vod), Hasičskému záchrannému sboru nebo Policii ČR. Havárii hlásí ten, kdo ji způsobil nebo zjistil, nejvhodnějším a nejrychlejším způsobem, pokud není dohodnuto jinak. Včasné zjištění a ohlášení havárie je jedním z nejdůležitějších faktorů, které mají vliv na rozsah následků havárie a účinnost zásahu havarijních jednotek. Není – li jednoznačně jasné, kdo havárii způsobil, je nutno odebrat vzorky znečišťující látky, znečištěné vody a pozadí (profil nad místem zjištěného nebo předpokládaného vniknutí znečištění do toku). To má značný vliv na prokázání původce a rozsahu havárie.

Zároveň je nutno zahájit okamžitě práce na omezení škodlivých následků havárie, resp. učinit taková opatření, aby nemohlo dojít k znečištění povrchových a podzemních vod. Především je nutno zabránit, popřípadě omezit únik znečišťujících látek do povrchových a podzemních vod a zahájit odstraňování znečištění (např. pomocí norných stěn, sorpčních prostředků, balíků slámy apod., za pomoci různého nářadí a náčiní). Sesbíraný produkt je nutno ukládat do vhodných nádob, popřípadě vybudovat taková zařízení, aby nemohlo dojít k následnému znečištění (jímka s fólií, sudy apod.).

Za normálních okolností není nebezpečí úniku ropných látek, pouze v případě prasknutí hydraulických hadic dopravních prostředků nebo stavebních strojů (zcela ojediněle) nebo při převrácení nákladního automobilu (za normální situace nepřichází v úvahu). V případě havárie, to jest při úniku hydraulického oleje nebo nafty, bude způsob likvidace záležet na rozsahu havárie.



Při malém rozsahu je možno zasažené místo zasypat Vapexem a shrabat, případně nasát ropnou látku do fibroilové textilie. V případě, že kontaminující látka již vnikla do zeminy, je nutno zasaženou zeminu neprodleně odtěžit a odvést na skládku určenou odborem životního prostředí nebo do nejbližšího zařízení na čištění kontaminovaných zemin.

Plán havarijních opatření začíná platit dnem jeho schválení.

Při realizaci stavby nesmí dojít ke znečištění povrchových a podzemních vod látkami škodlivými vodám (ropné látky, nátěrové hmoty, sanační materiály). Na stavbě musí být prostředky pro likvidaci případné havárie.

**Podrobný havarijní plán dle požadavků vyhlášky č. 450/2005 Sb. bude zpracován zhotovitelem stavby.**



SAGASTA

PROJEKČNÍ, INŽENÝRSKÁ  
A KONZULTAČNÍ SPOLEČNOST

Novodvorská 1010/14 | 142 00 Praha 4 | info@sagasta.cz

Příloha č. 2 - Tabulka odpadů

kat.č.odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedn.	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS	č. SO/PS
				PS 01-01-10	PS 01-02-50	PS 01-02-70	SO 01-10,11,12-01	SO 01-20-01	SO 01-31-01	SO 01-50-01	SO 01-74-01	SO 01-77-01	SO 01-79-01	SO 01-79-02	SO 01-81-01	SO 01-86-02	SO 01-86-03	SO 01-86-04
07 03 04	n	odpadní ředidla	t															
08 01 11	n	odpadní barvy a laky	t															
08 01 17	n	odpady z odstraňování barev nebo laků	t															
08 01 18	o	jiné odpady z barev a laků neuvedené pod č. 08 01 17	t															
15 01 01	o	papírové a lepenkové obaly	t															
15 01 02	o	plastové obaly	t															
15 01 10	n	obaly znečištěné nebez.látkami	t															
16 01 22	o	průž	t															
16 02 09	n	tralo s olejem, PCB a škodlivinami	ks															
16 02 12	n	vyřazená zařízení obsahující volný asbest	t															
16 02 13	n	tralo s olejem bez náplně PCB a škodlivin	ks															
16 02 13	n	vyřazená elektrická zařízení - piktogramy, prosvětlené tabule	ks															
16 02 14	o	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t										1,000		1,500	0,100		
16 02 16	o	izolátory porcelánové 10,5 kg	ks															
16 02 16	o	odpojovače-ocel, porcelán 100 kg	ks															
16 06 02	n	akumulátory alkalické(NiCd)	t															
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV	t				51,246											
17 01 01	o	železniční pražce betonové	t															
17 01 01	o	kůly a sloupky betonové	t															
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů	t															
17 01 02	o	stavební a demoliční suř (cihly)	t															
17 01 03	o	stavební a demoliční suř (tašky a keramické výrobky)	t															
17 01 06	n	směsi s obs. nebezp.látek	t															
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic	t															
17 02 01	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-dřevo	t															
17 02 02	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-sklo	t															
17 02 03	o	odpad z interiéru rekonstruovaných obj.-plasty	t															
17 02 03	o	PE podložky	kg				0,452											
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t															
17 02 04	n	kůly a sloupky dřevěné	t															
17 02 04	n	průžkové podložky	kg															
17 03 01	n	asfaltové směsi s dehtem	t															
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živičné lepenky bez dehtu	t															
17 03 03	n	asfaltové stavební nátěry	t															
17 04 01	o	odpad mědi a jejích slitin	t															
17 04 02	o	odpad hliníku	t															
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t				1,600											
17 04 07	o	směsné kovy	t															
17 04 09	n	kovové části výhybek znečištěné mazadly	t															
17 04 11	o	zbytky kabelů, vodičů	t															
17 05 03	n	zemina a kameni obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)	t															
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t		10,000		458,178	3496,511	249,227	2230,600			4,304	10,640		10,400	3,700	
17 05 04	o	zemina a kameni	t															
17 05 07	n	lokálně znečištěný štěrk (z okolí výhybek)	t															
17 05 08	o	štěrk z kolejště	t				207,417											
17 06 01	n	izol. materiál s azbestem	t															
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata)	t															
17 06 05	n	stavební materiály obsahující azbest	t															
17 09 04	o	železobeton z demolic mostů	t															
17 09 04	o	kamenivo + beton	t															
17 09 04	o	škvrá	t															
20 01 21	n	zařívky	ks															
20 02 01	o	biologicky rozložitelný odpad	t	0,050														
20 03 01	o	komunální odpad	t															