




			ČÍSLO SOUPRAVY:
		PO PŘIPOMÍNKOVÉM ŘÍZENÍ	
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	

		EXPROJEKT s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno	tel. : +420 533 312 000 E-mail: info@exprojekt.cz ID: dh84e85
---	--	--	---

OBJEDNATEL:		 Správa železnic, státní organizace Stavební správa západ, Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	
HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU		ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO	VYPRACOVAL
Ing. Igor Kekely <i>Igor Kekely</i>		Ing. Dominik Mojžíšek <i>Dominik Mojžíšek</i>	Ing. Dominik Mojžíšek <i>Dominik Mojžíšek</i>
Ing. Dominik Mojžíšek <i>Dominik Mojžíšek</i>			KONTROLOVAL
			Ing. Igor Kekely <i>Igor Kekely</i>
KRAJ: Plzeňský		POVĚŘENÝ OÚ: Domažlice/ k.ú. Bělá nad Radbuzou	
Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou na trati Domažlice - Planá		STUPEŇ: DSP	
		ZAK. ČÍSLO	
		2019-092	
		MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
		-	20 x A4
		DATUM:	08/2020
Souhrnná technická zpráva		ČÁST DOKUM.	PŘÍLOHA
		B	

STAVBA: **Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou
na trati Domažlice - Planá**

STUPEŇ: **DSP**

Souhrnná technická zpráva

OBSAH:

SEZNAM ZKRATEK	4
B1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	6
B2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	11
B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	11
B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
B2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení	13
B2.4 Bezbariérové užívání stavby	13
B2.5 Bezpečnost při užívání stavby	14
B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení	14
B2.7 Základní technický popis stavebních objektů	14
B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	17
B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	17
B2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	17
B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	17
B3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	18
B4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ A ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	18
B5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	19
B6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	19
B7. OCHRANA OBYVATELSTVA	19
B8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	19
B9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	19
B10. PŘÍLOHY	19
B10.1 Geotechnický průzkum	19
B10.2 Odpadové hospodářství	19
B10.3 Návrh přechodného dopravního značení	19
B10.4 Časový harmonogram prací	19
B10.5 Plán BOZP	19

Seznam zkratek

AC	střídavý proud
ASHS	autonomní samohasící systém
a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
Bc.	bakalář
CDP	centrální dispečerské pracoviště
cm	centimetr
č.	číslo
ČD	České dráhy, a.s.
ČD-T	ČD-Telematika
CP	centrální přechod
ČR	Česká republika
ČSN	Česká technická norma
DK	dálkový kabel
DOK	diagnostický optický kabel
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EOV	elektrický ohřev výhybek
EPS	elektrická požární signalizace
ev.	evidenční
event.	eventuálně
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
GPK	geologické podloží koleje
HDPE	polyethylen s vysokou hustotou
HPV	hladina podzemní vody
Hz	hertz
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
Ing.	Inženýr
IS	informační systém
JOP	jednotné obslužné pracoviště
km	kilometr
km/h	kilometr za hodinu
ks	kus
KS	kabelová skříň
KÚ	konec úseku
k. ú.	katastrální území
kV	kilovolt
m	metr
MRTS	místní radiová technologická síť
max.	maximálně
MB	místní baterie
Mgr.	magistr
mm	milimetr
MOK	místní optický kabel
MPLS	Multi Protocol Label Switching
NN	nízké napětí
n. R.	nad Radbuzou
odst.	odstavec
OK	optický kabel
ORL	odlučovač ropných látek

OŘ	oblastní ředitelství
OS	operační systém
OV	osvětlovací věž
OŽP	Odbor životního prostředí
p.	pan
parc.	parcelní
PČR	Policie České republiky
PD	přípravná dokumentace
písm.	písmeno
POV	plán organizace výstavby
příp.	případně
PS	provozní soubor
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	reléový domek
resp.	respektive
s.o.	státní organizace
s.p.	státní podnik
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
Sb.	Sbírký
SBBH	Správa budov a bytového hospodářství
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SO	stavební objekt
SP	stavební postup
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
STL	středotlaký
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (nově Správa železnic, státní organizace)
<i>ponecháno pro pochopení významu zkratkou označovaných předpisů</i>	
t.ú.	traťový úsek
tel.	telefon
tj.	to je
TK	temeno kolejnice
TKP	technické kvalitativní podmínky
TOR	trvalé omezení rychlosti
TP	technické podmínky
TRS	traťový radiový systém
TS	technické služby
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
TTS	traťová trafostanice
tzn.	to znamená
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
v.	výšky
VaK	Vodovody a kanalizace
VB	výpravní budova
vč.	včetně
vl.	vlákno
VN	vysoké napětí
VTO	venkovní telefonní objekt
ZPF	zemědělský půdní fond
ZÚ	začátek úseku
žel.	železniční
žst.	železniční stanice

B1. Popis území stavby

a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Železniční zastávka *Bělá nad Radbuzou zastávka* se nachází v zastavěném intravilánu obce Bělá nad Radbuzou v katastrálním území Bělá nad Radbuzou. Zastávka se nachází na jednokolejné neelektrifikované regionální trati Domažlice – Planá u Mariánských lázní. Předmětná zastávka se nachází v km 36,719 v blízkosti železničního přejezdu P722 v km 36,756. Trať je v místě zastávky vedena v úrovni terénu až v mírném zářezu.

Rekonstrukce proběhne na stávajícím drážním pozemku, který je v dnešní době stavbou dotčen. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemky ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železnic, státní organizace. Vzhledem ke zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště bude stavba zasahovat také na mimodrážní pozemky. Trvalým zábořem budou dotčeny pozemky Města Bělá nad Radbuzou, na kterých bude částečně umístěn přístupový chodník na nástupiště.

Jedná se o rekonstrukci stávající železniční zastávky *Bělá nad Radbuzou zastávka* včetně přilehlého úseku železničního svršku a části spodku. Současně bude rekonstruován stávající orientační systém a bude zřízeno nové osvětlení zastávky. Navrhovaná stavba je tak v souladu s charakterem území.

Dosavadní využití „Dráha“ i zastavěnost území zůstanou zachovány.

Použité předpisy SŽDC:

- SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis
- SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- SŽDC (ČSD) T100 Provoz zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- Směrnice č. 118 Orientační a informační systém v železničních stanicích a na železničních zastávkách
- Grafický manuál jednotného orientačního a informačního systému Správy železniční dopravní cesty, státní organizace
- Pokyn SŽDC 16456/2015 – O13 Hmatové úpravy pro osoby s omezenou schopností a orientace

b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Byla podána žádost na MÚ Domažlice, Odbor životního prostředí a územního plánování o závazné stanovisko orgánu územního plánování dle § 96b zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, v platném znění, z hlediska územně plánovací dokumentace. Dle stanoviska vydaného dne 9. 3. 2020 s č.j. MeDO-7195/2020-Vac záměr nevyvolává změny v území a z tohoto důvodu orgán nevydává závazné stanovisko.

Zároveň bylo dne 6. 5. 2020 Městským úřadem Pobežovice vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby „Rekonstrukce nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou na trati Domažlice – Planá“ s č.j. 92/20/STAV, které nabylo právní moci dne 3. 6. 2020.

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

Pro předmětnou stavbu není třeba řešit výjimku z obecných požadavků na využívání území.

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

Stavba je v souladu se stanovisky a sděleními vydaných dotčenými orgány. Doklady jsou uvedeny v části E. Dokladová část.

Mimo jiné, po ukončení veřejné soutěže, předloží vítězný uchazeč – zhotovitel, havarijní plán ke schválení příslušným úřadům a nechá si jej schválit již s vyplněnými údaji.

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

Z regionálně-geologického hlediska náleží zájmové území západočeské moldanubické oblasti (moldanubikum), kterou zastupuje komplex metamorfovaných hornin proterozoika a paleozoika. V oblasti řeky Radbuzy se jedná o kvartérní útvar kenozoika.

Dle geomorfologického členění (DEMEK, MACKOVČIN (eds) 2006) náleží lokalita do provincie Česká vysočina, Šumavské soustavy, Českoleské oblasti konkrétně v oblasti Český les. Tato oblast se rozkládá na pomezí jihozápadních Čech a východního Bavorska. Spolu se Šumavskou hornatinou patří pod Šumavskou provincii. Oblastí prochází údolí řeky Radbuzy. Výška terénu v prostoru stavby (mimo násep) je zhruba 440 - 445 m n.m. a vršku železničního náspu přes 448 m n.m.

Z hydrogeologického hlediska náleží zájmové území k hydrogeologickému rajónu základní vrstvy 6212 – Krystalinikum v povodí Mže po Stříbro a Radbuzy po Staňkov (OLMER, HERRMANN, KADLECOVÁ, PRCHALOVÁ et al. 2006).

f) **výčet a závěry provedených průzkumů a měření**

Provedené průzkumy a závěry:

- Podrobná prohlídka železničního svršku, nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou, mostů a prostoru stavby (09/2019)
- Geotechnický průzkum – viz část B 10.1
- Rekonstrukci železničního svršku a spodku a také zřízením bezстыkové koleje bude přispěno ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy, proto nebylo třeba zpracovávat Akustickou studii.
- Dotčené území se nenachází v žádné z lokalit soustavy Natura 2000. Řeka Radbuza a těleso železnice východně od řeky tvoří severní hranici chráněné krajinné oblasti Český les. Podél řeky Radbuzy a její nivy je vymezen regionální biokoridor Bělá – Zámecký vrch. Koryto řeky Radbuzy a její údolní niva představují také významný krajinný prvek. Památné stromy nejsou ve střetu se záměrem vyhlášeny. V území není vymezeno migračně významné území. Během terénního průzkumu provedeného v srpnu 2019 nebyl ve vazbě na těleso železnice zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů organismů, které by mohly být v souvislosti s realizací záměru ovlivněny.
- Fotodokumentace a prohlídka stavby projektantem

g) **ochrana území podle jiných právních předpisů**

Stavba se **nenachází** v oblasti NATURA 2000.

Stavba se **nenachází** v oblasti velkoplošně chráněného území.

Stavba se **nenachází** na území nadregionálního biokoridoru – ÚTP ÚSES ČR (1996).
Stavba, konkrétně mostní objekt přes Radbuzu, se **nachází** na území regionálního biokoridoru (ÚSES).
Stavba se **nachází** na hranici CHKO Český les.
Stavba se **nenachází** na migračně významném území.
Stavba se **nenachází** v dobývacím prostoru.
Stavba se **nenachází** v památkové rezervaci.
Stavba se **nenachází** ve zvláště chráněném území.
Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu vodních zdrojů.

Dotčená pásma jiných vlastníků a správců:

Ochranné pásmo lesa (zákon č. 289/1995 Sb. – lesní zákon)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu lesa (do 50 m od hranice lesních pozemků).

Silniční ochranné pásmo (zákon č. 13/1997 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu silnice II. třídy č. 197, která kříží řešenou trať na přejezdu P722. Rekonstrukce přejezdu P722 je řešena v navazující stavbě. Do ochranného pásma silnice budou zasahovat práce spojené se zřízením nového nástupiště, přístupového chodníku, osvětlení a okrajové práce na železničním svršku a spodku.

Ochranné pásmo elektrického vedení (zákon č. 458/2000 Sb. – energetický zákon)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu podzemního vedení NN, nadzemního vedení NN a nadzemního vedení VN ve společnosti ČEZ Distribuce, a. s. Nadzemní vedení VN se nachází v místě zastávky Bělá nad Radbuzou zastávka, kde bude rekonstruováno nástupiště, přístup na nástupiště a zřizováno nové osvětlení zastávky. Do výšky nadzemního vedení nebude pracemi zasahováno. Nadzemní vedení NN přechází v podzemní vedení NN v místě mostu v ev.km 36,576 – tato síť nebude stavbou dotčena – probíhá zde pouze rekonstrukce železničního svršku na mostě.

Ochranná pásma plynovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu plynovodu STL společnosti GasNet, s. r. o.. Podzemní plynovod STL kříží trať pod náspem v km 36,555. Síť nebude stavbou dotčena, probíhá zde pouze rekonstrukce železničního svršku.

Ochranná pásma parovodů (zákon č. 458/2000 Sb.)

Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu parovodu.

Ochranná pásma vodovodů a kanalizací (zákon č. 274/2001 Sb.)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu vodovodů a kanalizací. Vodovod a kanalizace společnosti Chodské vodárny a kanalizace, a.s. se nachází pod nástupištěm a přístupovým chodníkem. Inženýrské sítě nebudou stavbou dotčeny. Dle poskytnutých podkladů jsou uloženy v takové hloubce, aby nebyly stavbou zasaženy.

Ochranná pásma rádiového zařízení a rádiového směrového spoje (zákon č. 127/2005 Sb.)

Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu rádiového zařízení a rádiového směrového spoje.

Ochranná pásma komunikačního vedení (zákon č. 127/2005 Sb. – o elektrických komunikacích)

Stavba se **nachází** v ochranném pásmu komunikačního vedení. Jedná se o kabely v majetku SŽDC, s.o. a ČD-Telematika a.s.. Ochranné pásmo je dle zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích, 1,5 m po stranách krajního vedení. V rámci stavby navazující stavby (Rekonstrukce přejezdu v km 36,756 na trati Domažlice – Planá), která bude probíhat současně, je řešeno vedení kabelových tras. Před začátkem stavebních prací dojde k vytyčení těchto kabelů pro zajištění maximální ochrany.

Ochranná pásma vodních děl (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu vodních děl.

Ochranná pásma vodních zdrojů (zákon č. 254/2001 Sb. – vodní zákon)

Stavba se **nenachází** v ochranném pásmu vodních zdrojů.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se **nenachází** v oblasti ovlivněné účinky poddolování.

Stavba se **nenachází** v aktivní zóně záplavového území. Aktivní zóna záplavového území, záplavové území pro Q100 a pro Q20 je vymezeno východně od železničního náspu ve vazbě na tok Radbuzy.

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

Projekt stavby je od svého počátku navrhován tak, aby vliv stavby na okolní stavby a pozemky byl minimalizován.

V období výstavby bude dotčené území nepříznivě ovlivněno hutněním a narušením struktury povrchu vlivem pohybu těžkých stavebních mechanismů či deponií zemin, dočasnou změnou odtokových poměrů.

Krátkodobě dojde během realizace stavby ke zhoršení kvality ovzduší, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu, při zemních pracích a při výstavbě nového úseku pozemní komunikace.

Vliv stavby na okolní stavby a pozemky: Jedná se o rekonstrukci stávající železniční zastávky a přilehlého úseku železničního svršku při zachování stávající polohy stavby. Zřízením přístupového chodníku na nástupiště bude zasaženo na pozemky jiných vlastníků (Město Bělá nad Radbuzou). Rovněž bude zasaženo na pozemek cizího vlastníka z důvodu zajištění přístupové cesty na staveniště. Výpis pozemků je přiložen v této kapitole v odstavci m). Kompletní výpis pak v části dokumentace E.4 Geodetická dokumentace.

Ochrana okolí: Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Spíše naopak. Realizací stavby se zvýší bezpečnost a komfort cestujících a železniční dopravy. Užívání stavby zůstane zachováno stávající.

Odtokové poměry: Stávající odtokové poměry budou zachovány nebo zlepšeny.

Na základě vyjádření Povodí Vltavy zajistí zhotovitel, aby nedocházelo ke znečištění vodního toku ze stavby. Jedná se zejména o práce na SO 01-19-01. Může být řešeno např. zaplachotváním spodní části mostní konstrukce. Konečné řešení navrhne zhotovitel. Zahájení prací zhotovitel oznámí úsekovému technikovi, uvedeném ve vyjádření s č.j. PVL-10295/2020/340/KOR, PVL-2257/2020/SP.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace nejsou.

Demolice – snesení kolejí, demontáž stávajícího nástupiště a demolice stávajícího železničního spodku aj. proběhne standardním způsobem, ale za použití strojů a dalších zabezpečení vyhovující požadavkům příslušného OŽP. Před začátkem těchto prací budou všechny dotčené stávající inženýrské sítě přeloženy.

Kácení dřevin – V rámci stavby se kácení dle provedeného dendrologického průzkumu neuvažuje. Proběhne pouze smýcení drobných dřevin a náletových stromů, které budou pokáceny v rámci pravidelné údržby správce dráhy. Jedná se o dřeviny, které nedosahují obvodu nad 80 cm ve 130 cm nad zemí či rozlohy nad 40 m².

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Na pozemku parc. č. 314/2 v k.ú. Bělá nad Radbuzou bude z důvodu odstranění části stávajícího nástupiště zřízen dočasný zábor pozemku. Odstraněním části nástupiště bude uveden pozemek do původního stavu. Nové nástupiště bude zřízeno mimo pozemek č. 314/2.

Požadavky na zábory pozemků určených k plnění funkce lesa nejsou.

l) územně technické podmínky

Jedná se o dopravní stavbu, která je sama o sobě dopravní infrastrukturou obsahující potřebnou technickou infrastrukturu.

Stávající poloha železniční tratě bude zachována. Stávající nástupiště bude demolováno. V jeho poloze bude zřízeno nové nástupiště délky 50 m. V souvislosti se zřízením nového nástupiště bude zřízen také nový bezbariérový přístupový chodník na nástupiště. Ten částečně zasahuje na pozemek parc. č. 311/7 a parc. č. 2948/1 v k.ú. Bělá nad Radbuzou ve vlastnictví Města Bělá nad Radbuzou.

Dále bude v rozsahu od km 36,265 do km 36,580 provedena rekonstrukce železničního svršku a v km 36,580 – km 36,745 rekonstrukce železničního svršku a spodku. V úseku od km 36,207 do km 36,265 bude provedena směrová a výšková úprava kolejí. V celé délce úseku bude obnoveno odvodnění.

Na zastávce *Bělá nad Radbuzou* zastávka bude zřízeno nové osvětlení.

Předmětem této stavby není kabelová trasa (kromě rozvodů kabelů osvětlení), ta je řešena v rámci související stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 36,756 na trati Domažlice – Planá“. Stavby budou realizovány současně, bude probíhat koordinace. Vzhledem ke skutečnosti, že dokumentace nebyly zpracovávány současně, je v místech kolizí s navrhovaným odvodněním a rozšíření stezky navrhována úprava trasy kabelového vedení. Tato trasa je zřetelná ze situace.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Stavba bude realizována převážně na drážním pozemku. Drážním pozemkem se pro tento účel rozumí pozemek ve vlastnictví České republiky, kde má právo hospodaření s majetkem státu Správa železnic, státní organizace. Jak již bylo uvedeno, z důvodu zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště je nutno také zřídit trvalé zábory.

Kompletní přehled pozemků je uveden v části dokumentace E.4 Geodetická dokumentace.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Po realizaci stavby nevznikne na jiných pozemcích ochranné nebo bezpečnostní pásmo pozemních komunikací a inženýrských sítí.

o) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je v rámci přípravy projektu koordinována se stavbou „Rekonstrukce přejezdu v km 36,756 na trati Domažlice – Planá“. Obě stavby proběhnou současně v rámci jedné výluky.

B2. Celkový popis stavby

B2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o změnu dokončené stavby. Proběhne rekonstrukce nástupiště zastávky *Bělá nad Radbuzou zastávka*, která se nachází v km 36,719 v traťovém úseku 0331 Havlovice – Tachov, konkrétně definičním úseku 22 Bělá nad Radbuzou – Třemešné pod Přimdou. Organizování a provozování dopravy je v předmětném úseku trati dle předpisu SŽDC D3 o zjednodušeném řízení dopravy. Zastávka se nachází v úseku řízení Bělá nad Radbuzou – Tachov, pro který je dirigující stanicí ŽST Bor.

Stávající zastávka má nástupištní hranu cca 200 mm nad TK, nástupiště je typu SUDOP s deskami K230. Stávající železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru T na dřevěných pražcích.

Železniční svršek vykazuje známky rozpadu GPK z důvodu drážebnosti stávajících upevňovadel a stavu dřevěných pražců. Kolejnice jsou výrazně ojeté. Pro zachování stavu GPK jsou lokálně ke kolejnicím přivařeny ocelové tyče. V březnu roku 2018 byla zavedena TOR 30 km/h v celé délce oblouku, ve kterém se zastávka Bělá nad Radbuzou zastávka nachází.

b) účel užívání stavby

Stavba slouží pro provoz železniční dopravy. Stávající účel nebude změněn.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o trvalou stavbu.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby

Řešená zastávka se nachází na jednokolejné neelektrifikované regionální trati. Současná traťová rychlost je 30 km/h, která byla zavedena v roce 2018 jako TOR. Po ukončení této stavby dojde k odstranění TOR a zavedení rychlosti 55 km/h v celé délce stavby (mimo úsek přejezdu P721), včetně úseku navazující stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 36,756 na trati Domažlice – Planá“.

Kolejové úpravy jsou vymezeny v km 36,207 – km 36,745 – zde navazuje výše zmíněná navazující stavba přejezdu. Dojde k rekonstrukci stávajícího nástupiště, zřízení nového bezbariérového přístupu na nástupiště a také ke zřízení nového osvětlení zastávky. Bude rekonstruován orientační systém zastávky.

Základní parametry stavby:

▪ délka stavby – nový žel. svršek	538 m
▪ délka stávajícího nástupiště	52 m
▪ délka nového nástupiště	50 m
▪ úpravy mostů – výměna mostnic	1 ks
▪ nové sloupy VO	4 ks

- e) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchýlným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Vzhledem ke skutečnosti, že se nástupiště zastávky nachází ve směrovém oblouku o poloměru menším než 300 m (konkrétně 200 m), bylo vydáno souhlasné rozhodnutí Správy železnic GŘ O13 se zřízením nástupiště výšky 380 mm nad TK. Rozhodnutí je přiloženo v dokladové části dokumentace.

Na základě požadavku Správy železnic OŘ Plzeň a investora stavby byla v rámci vstupní porady schválená konstrukce nástupiště tvořená prefabrikátem tvaru L výšky 1,100 m se zalomenou konzolovou deskou. Záznamy z projednání dokumentace jsou přiloženy v dokladové části.

- f) **informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Viz bod B.1 d).

- g) **ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

Stavba není chráněna podle jiných právních předpisů.

- h) **základní bilance stavby**

Potřeby a spotřeby médií a hmot: Zůstává stávající.

Hospodaření s dešťovou vodou: Dojde k obnově odvodnění trati. Podrobněji viz SO 02-16-01.

Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.:

Stavbou nevzniknou tyto nároky, pouze vzniknou odpady v rámci výstavby, které jsou řešeny v samostatné části dokumentace „B.10.2 Odpadové hospodářství“.

- i) **základní předpoklady výstavby**

Časové údaje o realizaci stavby: Stavba bude realizována v termínu 9. 8. – 23. 8. 2021. Podrobněji viz část B.8 Zásady organizace výstavby.

Členění na etapy: Stavba bude realizována kontinuálně za nepřetržitého vyloučení provozované koleje s výjimkou přípravných a dokončovacích prací, které budou probíhat mimo výluky.

- j) **základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Po ukončení stavby bude zahájen zkušební provoz, který bude trvat cca 6 měsíců.

- k) **orientační náklady stavby**

Předpokládané celkové investiční náklady stavby činí cca 28 mil. Kč.

B2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Jedná se o rekonstrukci stávajícího nástupiště zastávky *Bělá nad Radbuzou zastávka* a související práce na stávající technické a dopravní infrastruktuře. Z urbanistického hlediska a z hlediska kompozice prostorového řešení nedojde k zásadním změnám.

Zpracovaná dokumentace pro stavební povolení stavby respektuje v maximální možné míře (při akceptaci technických a technologických požadavků investora) stávající drážní pozemek. Z důvodu zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště je však nutno zřídit trvalé zábory na pozemcích mimodrážních.

Nové nástupiště je navrženo v poloze stávajícího nástupiště. Pro zajištění bezbariérového přístupu je navržen nový přístupový chodník na nástupiště navazující na chodník Města Bělá nad Radbuzou a rozšíření chodníku přes přejezdovou konstrukci, která je navrhována v souvisující stavbě rekonstrukce přejezdu.

Vzhledem k charakteru stavby nebyly – v rámci navrhovaných řešení – definovány speciální požadavky na architektonická ztvárnění technického řešení jednotlivých stavebních objektů. To platí i pro tvarové, materiálové a barevné řešení.

B2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

V rámci stavby bude rekonstruováno nástupiště železniční zastávky Bělá nad Radbuzou zastávka. Stávající nástupiště bude nahrazeno novým, dlouhým 50 m. Zároveň bude zřízen nový bezbariérový přístup na nástupiště navazující na chodník Města Bělá nad Radbuzou. Bude zřízeno nové osvětlení zastávky a rekonstruován stávající orientační systém. Současně bude provedena rekonstrukce železničního svršku v celé délce oblouku, v němž se zastávka nachází a části železničního spodku, zejména v místě nástupiště.

Provedením stavby bude odstraněna TOR 30 km/h, která byla v celé délce oblouku zavedena zejména z důvodu nevyhovujícího stavu železničního svršku. Rekonstrukcí nástupiště a přilehlého úseku koleje bude zvýšen komfort a bezpečnost cestujících při nastupování do vlaku a také při průjezdu vozidla obloukem. Rekonstrukcí orientačního systému a zřízením osvětlením bude docíleno lepší orientaci a bezpečnosti cestujících.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Zřízením venkovního osvětlení zastávky budou vznikat nároky na elektrickou energii v množství 120 W.

c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

Odpady vzniklé během výstavby jsou řešeny v samostatné části dokumentace „B.10.2 Odpadové hospodářství“.

Výzisky vznikající v průběhu stavby budou po kategorizaci rozděleny na použitelné a likvidovatelné. Cílem je uplatnění maximálního množství výzisku před produkcí odpadu. Odpady budou likvidovány v souladu s platnou právní normou.

d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Stavbou nevzniknou tyto požadavky.

B2.4 Bezbariérové užívání stavby

Obecně platí, že při zpracování všech projektů dopravních staveb rekonstrukčního charakteru, je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny veškeré požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání zrekonstruovaných staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Rekonstrukce nástupiště a zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště budou splněny podmínky pro bezbariérové užívání stavby. Odstraní tak nevyhovující stávající stav.

Podrobněji jsou úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace popsány v SO 02-16-02 Nástupiště.

B2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Rekonstruované nástupiště zastávky se nachází na neelektrifikované trati, proto není třeba řešit ochranu před vlivy trakčního vedení.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S)

B2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Není obsaženo.

B2.7 Základní technický popis stavebních objektů

SO 01-17-01 Železniční svršek km 36.207 – km 36.580

a) popis stávajícího stavu

Úsek vymezený staničením km 36,207 - km 36,580 vychází z přímé koleje do pravostranného směrového oblouku. Stávající železniční svršek je tvořen svršek pochází z roku 1969. Je tvořen kolejnicemi tvaru T na dřevěných pražcích s rozdělením „c“. U vnitřního kolejnicového pásu je v celé délce umístěna přídržná kolejnice. Dle nákresného přehledu železničního svršku je poloměr směrového oblouku 198 m s převýšením 100 mm. Do km 36,265 je svršek tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích SB 5 s rozdělením „c“.

V úseku se nachází tři železniční mosty. Dva s průběžným kolejovým ložem a jeden bez průběžného kolejového lože. V celé délce úseku s dřevěnými pražci je zavedena TOR 30 km/h. V úseku s betonovými pražci je rychlost 60 km/h.

b) popis navrženého řešení

Rekonstrukcí bude odstraněna TOR 30 km/h a zavedena rychlost 55 km/h. Je navržen složený oblouk s převýšením 90 mm v celé délce oblouku.

V úseku s betonovými pražci proběhne pouze směrová a výšková úprava koleje s navázáním na stávající stav. V úseku koleje s dřevěnými pražci bude provedena kompletní rekonstrukce železničního svršku. Nový železniční svršek bude tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1 na ocelových Y pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. V místě přejezdu P721 bude železniční svršek tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích SB 8 P s pružným podkladnicovým upevněním „KS“. Stávající kolejové lože bude odstraněno a zřízeno nové. Pláň tělesa železničního spodku bude přehutněna do sklonu 5 % na vnitřní stranu oblouku.

V místě zářezu bude zřízeno odvodnění oboustranným trativodem v kombinaci s otevřeným příkopem.

Na mostě bez kolejového lože v km 36,454 bude provedena výměna kolejnic, mostnic a pozednic a podlahových plechů. Podrobnosti viz SO 01-19-01 Úpravy žel. svršku na mostě v km 36.454.

SO 02-17-01 Železniční svršek km 36.580 – km 36.745

a) popis stávajícího stavu

Úsek vymezený staničením km 36,580 – km 36,745 se nachází v kružnicové části složeného oblouku s poloměrem 200 m s převýšením 100 mm. Od km 36,693 do km 36,745 je umístěno nástupiště zastávky Bělá nad Radbuzou zastávka.

Stávající železniční svršek je tvořen svršek pochází z roku 1969. Je tvořen kolejnicemi tvaru T na dřevěných prazcích s rozdělením „c“. U vnitřního kolejnicového pásu je v celé délce umístěna přídržná kolejnice.

V celé délce úseku je zavedena TOR 30 km/h.

b) popis navrženého řešení

Rekonstrukcí bude odstraněna TOR 30 km/h a zavedena rychlost 55 km/h. Je navržen složený oblouk s převýšením 90 mm v celé délce oblouku.

V celé délce úseku je navržen železniční svršek s kolejnicemi tvaru 49 E1 na ocelových Y prazcích s bezpodkladnicovým upevněním. Stávající kolejové lože bude odstraněno a zřízeno nové. Plán tělesa železničního spodku bude přehutněna do sklonu 5 % na vnitřní stranu oblouku. Úpravy železničního spodku jsou řešeny v rámci samostatného stavebního objektu.

SO 02-16-01 Železniční spodek km 36.580 – km 36.745

a) popis stávajícího stavu

Těleso železničního spodku se v 36,580 nachází za mostem v km 36,576, tedy na náspu. Postupně přechází do zářezu a úrovně terénu v místě zastávky. Rozsah stavebního objektu a také stavby končí na rozhraní staveb nástupiště a navazující stavby přejezdu.

b) popis navrženého řešení

Dle výsledků geotechnického průzkumu (příloha B.10.1) byl proveden návrh konstrukce prazčového podloží. U mostu v km 36,576 bude provedena v rámci tohoto stavebního objektu na obou stranách zesílená konstrukce prazčového podloží typu 5. Ve zbylé části úseku bude provedena konstrukce prazčového podloží typu 1, tedy zemní plán je shodná s plání tělesa železničního spodku.

V místě zastávky je navrženo odvodnění pomocí levostranné příkopové zídky tvořené J-žlaby velkými. Příkopová zídka bude navázána na jímku navrženou v projektu přejezdu, zaústění do jímky bude odlážděno lomovým kamenem. Příkopová zídka bude vyústěna do stávající příkopu, který je veden u paty náspu.

SO 02-16-02 Nástupiště

a) popis stávajícího stavu

Stávající nástupiště se nachází v km 36,693 – km 36,745. Má délku 52 m, výška nástupiště hrany nad TK je 200 mm. Nástupiště je konstrukce SUDOP s deskou K230. Leží vpravo ve směru staničení.

b) popis navrženého řešení

Nové nástupiště je navrženo v poloze stávajícího nástupiště. Dle požadavku objednatele dopravy a rozsahu výhledové dopravy bude nové zřízeno s délkou 50 m. Výška nástupiště hrany bude, vzhledem k poloměru směřového oblouku menší než 300 m, 380 mm nad TK. Nástupiště bude tvořeno prefabrikáty tvaru L výšky 1,100 m a konzolovou zalomenou deskou. Zbylá část nástupiště bude dodlážděna betonovou dlažbou. Sklon plochy

nástupiště je navržen 2,0 % směrem od koleje. Na nástupišti budou provedeny úpravy pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 01-19-01 Úpravy žel. svršku na mostě v km 36.454

c) popis stávajícího stavu

Železniční svršek na mostě v km 36,454 je tvořen kolejnicemi tvaru T upevněných na mostnicích tuhým rozponovým podkladnicovým upevněním. Na mostě je dle nákrešného přehledu stávající převýšení kolej 100 mm. U vnitřního kolejnicového pásu se nachází přídržná kolejnice. Most je vybaven pochozími podlahovými plechy. Chodníkové plechy v místě stezky a mezikolejnicový plech s úpravou pro upevnění přídržné kolejnice. Převýšení na mostě je realizováno pomocí dřevěných klínů, umístěny pod každou z mostnic. Spodní stavba, včetně nosné konstrukce mostu je ve vyhovujícím stavu, bude provedena pouze úprava železničního svršku.

d) popis navrženého řešení

Vzhledem ke snížení převýšením z původních 100 mm na navrhovaných 90 mm bude upraveno také převýšení na mostě bez kolejového lože v km 36,454. Na mostě budou vyměněny mostnice a mezikolejnicový podlahový plech z důvodu nahrazení stávající přídržné kolejnice pojistnými úhelníky. Ve výběžích budou pojistné úhelníky připevněny na ocelové Y prazce. Převýšení na mostě je realizováno pomocí dřevěných klínů pod mostnicemi. Stávající dřevěné klíny budou nahrazeny novou konstrukcí. Tyto práce budou obsaženy v SO 01-19-01 Úpravy žel. svršku na mostě v km 36.454.

SO 02-18-01 Přístupový chodník na nástupiště

a) popis stávajícího stavu

Ve stávajícím stavu je přístup na nástupiště řešen nezpevněnou vyšlapanou cestou podél koleje do místa přejezdu P722. Poslední dvě desky nástupiště jsou skloněny do úrovně terénu.

b) popis navrženého řešení

Nový přístupový chodník je navržen s navázáním na chodník Města Bělá nad Radbuzou a chodník přecházející přejezdovou konstrukci navržený v rámci navazující stavby přejezdu. Poloha chodníku je navržena souběžně s nástupištěm s následným šikmým odbočením. Přístupový chodník je navržen šířky 2,0 m. Povrch bude tvořen betonovou dlažbou shodnou s povrchem nástupiště. Podélný sklon chodníku je 7,1 %. Příčný sklon 2,0 % směrem od nástupiště.

SO 02-15-02 Orientační systém

c) popis stávajícího stavu

Stávající orientační systém je tvořen tabulí s názvem zastávky na střeše přístřešku, tabulí se směry na stěně přístřešku (nad otvorem vstupu) a tabulí se směrem naproti přístřešku přes kolej umístěnou na sloupku.

d) popis navrženého řešení

V rámci stavby je navržena kompletní rekonstrukce orientačního systému. Stávající orientační systém bude demontován a nahrazen novým. Ve vzdálenosti 100 m před začátkem a 100 m za koncem nástupiště bude vpravo ve směru jízdy osazena tabule s názvem zastávky. Za nástupištěm bude osazena tabule s názvem zastávky na společných sloupcích s tabulí se směry jízdy vlaku. Na nástupišti budou celkem 3 ks piktogramů „Kouření zakázáno“ (u přístupu a za nástupištěm – na sloupech VO a uvnitř přístřešku – na stěně) a 1 ks piktogramu „Průchod pěší zakázán“ umístěný na zábradlí na konci nástupiště blíže k přejezdu P722.

SO 02-06-01 Venkovní osvětlení

a) popis stávajícího stavu

Stávající zastávka je bez umělého osvětlení.

b) popis navrženého řešení

Pro osvětlení nástupiště jsou navrženy svítidla s LED zdroji (dle standardů investora) s neutrální bílou barvou světla (4000 K), které budou osazeny na sklopných stožárech, výšky 6 m. Součástí osvětlovací soustavy bude také svítidlo, osazené pod stropem stávajícího přístřešku. Na navržené typy svítidel byl proveden výpočet osvětlení, který je součástí dokumentace.

Soustavu osvětlení nástupiště tvoří 4 kusy stožárů VO, které budou v provedení dle standardů investora, výšky 6 m, sklápěcí. Rozvaděč RVO bude osazen vedle nových přípojkových skříní NN (nejsou součástí této stavby) a bude silově připojen do jedné z těchto skříní. V rozvaděči RVO budou osazeny spínací astro-hodiny pro ovládání osvětlení. Dále bude na stožáru SB-04 osazeno pohybové číslo, které bude spínat osvětlovací soustavu při vstupu na nástupiště.

B2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Stavba zásadně neovlivňuje požární bezpečnost v dané lokalitě.

Konstrukce jsou navrženy z nehořlavých materiálů.

Evakuace osob při vzniku požáru v místě stavby bude možná po silnici II/197 buď ve směru do města Bělá nad Radbuzou, nebo směrem na obec Smolov západním směrem.

Přístup požární techniky je možný po silnici II/197 směrem od města Bělá nad Radbuzou nebo z opačné strany ze západu od obce Smolov.

B2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Není předmětem stavby.

B2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Z pohledu vibrací, hluku nedojde ke zhoršení situace. Výměna stávajícího železničního svršku naopak přispěje ke snížení hluku při průjezdu železniční dopravy obloukem.

V rámci projektové přípravy není řešena hluková studie a to z důvodu uvedených níže:

- a) rychlost na trati není zvýšena (pouze odstraněno TOR)
- b) nově navržené řešení nezvýší hlučnost konstrukce

Z pohledu prašnosti nedojde prakticky k žádné změně – stávající ani nově navržená konstrukce nejsou zdrojem prachu ani v klidu ani při průjezdu vlakových souprav.

Na Krajskou hygienickou stanici Plzeňského kraje byla podána žádost o závazné stanovisko pro stavební povolení. Dle vydaného vyjádření s č.j. KHSPL/2526/21/2020 nejsou záměrem dotčeny zájmy chráněné orgánem ochrany veřejného zdraví.

B2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není předmětem stavby.

b) ochrana před bludnými proudy

Je řešeno pasivními opatřeními v souladu s TP 124 a s předpisem SŽDC (ČD) SR 5/7 (S).

c) ochrana před technickou seismicitou

Rekonstrukce je z hlediska statického a dynamického navržena na účinky dle norem ČSN EN 1991-2 a ČSN EN 1990 v aktuálním znění.

d) ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu proti hluku.

e) protipovodňová opatření

Stavba bude probíhat mimo záplavové území.

f) ochrana před ostatními účinky

Zájmová oblast stavby je mimo sesuvné území, území vystavené účinkům poddolování, v podloží se nenachází metan apod.

B3. Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Navržená osvětlovací soustava bude napojena do nové přípojkové skříně, které je řešena v rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 36,756 na trati Domažlice - Planá“.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Této stavby se netýká. Připojení je realizováno ve stavbě uvedené v odstavci a).

B4. Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní autobusovou dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby

Viz samostatná příloha dokumentace „B.4 Provozní a dopravní technologie“.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu zůstane zachováno stávající. Bude zřízen nový bezbariérový přístup na nástupiště, který bude napojen na stávající chodník Města Bělá nad Radbuzou a na nový chodník a přechod přes přejezd P722 zřizovaný v rámci navazující stavby rekonstrukce přejezdu.

c) doprava v klidu

Není předmětem řešení v rámci stavby.

d) pěší a cyklistické stezky

Není předmětem řešení v rámci stavby.

B5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Stavba bude realizována na stávajícím území, které je dnes stavbou dotčeno. Terénní úpravy souvisí se zřízením nového nástupiště a přístupového chodníku a také se zřízením odvodnění.

B6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Je řešeno v samostatné části dokumentace B.6.

B7. Ochrana obyvatelstva

Jedná se o dopravní stavbu navrženou dle platných technických norem, předpisů, vyhlášek a aktuálně platné legislativy. Tím jsou zaručeny obecné požadavky na bezpečné užívání stavby. Žádná zvláštní opatření nejsou navržena.

B8. Zásady organizace výstavby

Územní řízení	1. čtvrtina roku 2020
Stavební povolení	2. čtvrtina roku 2020
Realizace stavby	08/2021

Tato část je řešena v rámci samostatné přílohy B.8 Zásady organizace výstavby.

B9. Celkové vodohospodářské řešení

Zůstává stávající.

B10. Přílohy

B10.1 Geotechnický průzkum

B10.2 Odpadové hospodářství

B10.3 Návrh přechodného dopravního značení

B10.4 Časový harmonogram prací

B10.5 Plán BOZP

Zpracoval:

Ing. Dominik Mojžíšek, EXprojekt s.r.o., tel. 722 929 849, mojzisek@exprojekt.cz

Brno, srpen 2020