









Operační program
Doprava



Evropská unie

Investice do vaší budoucnosti

Fond soudržnosti

Změna:	Název změny:	Datum:	Provedl:	Podpis:
Investor, objednatel:  Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 <small>Správa železniční dopravní cesty</small>		kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, s.o. Stavební správa západ Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9		
METROPROJEKT Praha a.s. nám. I. P. Pavlova 2/1786 120 00 Praha 2 generální ředitel: Ing. David Krása tel.: +420 296 154 105 www.metroprojekt.cz info@metroprojekt.cz		 METROPROJEKT		Souprava číslo:
HIP: Ing. Petr ZOBAL tel.: +420 296 154 247 Stupeň: DUR+DSP	Podpis: 	Název a účel díla: Rekonstrukce kolejí 213-219 v žst. Beroun seř. n.		
Zpracovatelský útvar: stř. S60 - dopravních staveb tel.: +420 296 154 209 Vedoucí útvaru: Ing. Zbyněk PĚNKA	Podpis: 	Název části díla: B. SOUHRNNÁ ČÁST		B
Odpovědný projektant: Ing. Petr ZOBAL	Podpis: 	Název přílohy: B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA		Složka: B.1
Vypracoval: Ing. Petr ZOBAL a kol.	Podpis: 			Číslo příl.: 001
Skart. znak: V20/2036	Datum: 2/2015	Číslo: 14	Číslo: 6536	Číslo: 001
Počet formátů: -	Měřítko: -	Číslo: 02	Číslo: 01	Číslo: 00

Obsah:

B.1.1	POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE	2
B.1.1.1	ZDŮVODNĚNÍ VÝBĚRU STAVEBNÍHO POZEMKU	2
B.1.1.2	ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ	2
B.1.1.3	ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ	2
B.1.1.4	ZÁSADY DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ	2
B.1.1.5	ZÁSADY TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	3
	INŽENÝRSKÉ OBJEKTY	3
B.1.1.6	ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ STAVBY Z HLEDISKA DODRŽENÍ PŘÍSLUŠNÝCH OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU	5
B.1.1.7	ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU KONSTRUKCÍ	5
B.1.1.8	VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU	5
B.1.1.9	PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA DOSAVADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ	5
	PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	5
	PODMIŇUJÍCÍ VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE A PŘEDPOKLADY RESP. NÁROKY NA JEJICH ZABEZPEČENÍ	5
	VZTAHY K DOSAVADNÍMU VEŘEJNÉMU A OBČANSKÉMU VYBAVENÍ ÚZEMÍ VČ. VEŘEJNÉ DOPRAVY	5
B.1.2	STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU STAVBY	5
B.1.2.1	ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH	5
	PROVEDENÉ PRŮZKUMY:	5
	GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM	5
	PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ	6
	POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ MĚŘIČSKÉ SÍTĚ	6
B.1.2.2	ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH	6
	ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH	6
	OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ	6
	OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKACÍ	6
	OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODŮ	7
	BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO PLYNOVODŮ	7
	OCHRANNÉ PÁSMO HORKOVODŮ	7
	OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ	7
	OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC	7
	OCHRANNÁ PÁSMO LETIŠTĚ	7
	OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY	7
	OCHRANNÉ PÁSMO LESA	8
	NAVRHOVANÁ NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMO A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ	8
	CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ A SPECIFIKACE BAŇSKÝCH PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU	
	ZAJIŠTĚNÍ STAVBY PROTI ÚČINKŮM PODDOLOVÁNÍ	8
B.1.2.3	POŽADAVKY NA ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ	8
B.1.2.4	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL	8
B.1.2.5	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY	8
B.1.2.6	ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH	8
B.1.2.7	ÚDAJE O BILANCI ZEMNÍCH PRACÍ	9
B.1.2.8	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	9
B.1.2.9	VYJÍMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	9
B.1.2.10	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY	9

B.1.1 POPIS STAVBY A JEJÍ KONCEPCE

B.1.1.1 ZDŮVODNĚNÍ VÝBĚRU STAVEBNÍHO POZEMKU

Výběr stavebních pozemků je předurčen zadáním rozsahu stavby – rekonstrukcí segmentu železniční stanice Beroun. Je limitován potřebami směrového a výškového vedení železniční trasy. Výběr stavebních pozemků je v souladu s územně plánovací dokumentací (ÚP města Beroun, ZÚR Středočeského kraje). Stavba je situována výhradně do prostorů stávající železniční stanice. Stavba nevyžaduje trvalé zábory nebo věčná břemena na pozemcích třetích osob.

B.1.1.2 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Staveniště je umístěno v železniční stanici Beroun, v obvodu „seřaďovací nádraží“. Jedná se o součást dvoukolejné trati č. 170 Praha – Plzeň, která je součástí III. tranzitního železničního koridoru. Záměr si klade za cíl rekonstruovat svazek čtyř dopravních kolejí (213, 215, 217, 219) umístěných do jižní části seřaďovacího nádraží.

Jedná se o klasickou liniovou stavbu, délka staveniště je cca 1 km.

Staveniště je přístupné kolejovou dopravou a dále z přilehlých místních komunikací, zejména z ulice Roháče z Dubé a dále ulicemi Chelčického, Jakoubkova, Husova a Tyršova na dálnici D5.

Napojení staveniště na energetické rozvody a vodu se neuvažuje, staveniště bude zásobováno nezávisle na distribučních soustavách jak elektřiny, tak vody.

B.1.1.3 ZÁSADY URBANISTICKÉHO, ARCHITEKTONICKÉHO ZAČLENĚNÍ STAVBY DO ÚZEMÍ, JEJÍ VZHLED A VÝTVARNÉ ŘEŠENÍ

Z urbánního hlediska stavba zachovává stávající poměry v území. Železniční trať je v současné době pevně ukotvenou částí území, více než 100 let. Hmotově nepřibývá žádný z prvků vybavení tratě.

B.1.1.4 ZÁSADY DOPRAVNĚ-TECHNOLOGICKÉHO ŘEŠENÍ

Předmětem dokumentace je rekonstrukce dopravních kolejí č. 213, 215, 217 a 219 v žst. Beroun, které se nacházejí v samostatném obvodu Beroun seřaďovací nádraží. Cílem rekonstrukce je zprovoznění výše uvedených kolejí, které jsou v současnosti vyloučeny z provozu, čímž je omezena seřaďovací výkonnost stanice.

Žst. Beroun se nachází na trati Beroun os. n. – Plzeň hl. n., dle tabulek traťových poměrů označené číslem 713A. Jedná se o dvoukolejnou trať zařazenou do kategorie celostátní dráhy a náležící do systému tratí TEN-T. Délka celé tratě činí 70,179 km. Délka mezistaničního úseku Beroun os. n. (km 38,850) – Zdice (km 47,864) činí 9,014 km. V úseku Beroun os. n. – km 41,025 je trať elektrizována v trakční soustavě 3kV ss a v úseku km 41,135 – Plzeň hl. n. je trať elektrizována v trakční soustavě 25 kV / 50 Hz.

Žst. Beroun leží v km 38,850 na trati Beroun os. n. – Plzeň hl. n. Stanice je rozdělena na dva samostatné obvody obsazené výpravním – obvod osobní nádraží a obvod seřaďovací nádraží. Obvod Beroun osobní nádraží má dopravní kolejiště pro vjezdy a odjezdy vlaků, staniční skupinu kolejí pro posun a nákladový obvod. Obvod Beroun seřaďovací nádraží má vjezdové kolejiště, směrové kolejiště a spádoviště. Oba obvody jsou spojeny třemi spojovacími kolejemi č. 93S, 95S a 97S a kolejovou spojkou 115/70. Hranici mezi obvody tvoří seřaďovací návěstidla Se27 u koleje 97S, Se29 u koleje 93S, Se30 u koleje 95S a námezník výhybky č. 70.

Vlakotvorba dle GVD 2014 je v seřaďovacím nádraží Beroun následující.

- výchozí nákladní vlaky (celkem 15 vlaků, 10x Pn, 5x Mn)
- končící nákladní vlaky (celkem 13 vlaků, 7x Pn, 6x Mn)
- tranzitní nákladní vlaky s výměnou zátěže (celkem 7 Pn vlaků)

V návrhovém stavu po rekonstrukci kolejí č. 215, 217, 219 dojde k ukončení výluky těchto kolejí. K dispozici tak bude 18 směrových kolejí namísto současných 15 směrových kolejí pro 27 relací vlakovtorby. Díky tomu bude odstraněno druhotné přestavování zátěže, které zvyšuje dobu rušení spádoviště, čímž snižuje jeho výkonnost a zároveň zvyšuje provozní náklady dopravců.

B.1.1.5 ZÁSADY TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

INŽENÝRSKÉ OBJEKTY

SO 10-01 ŽST BEROUN SEŘ.N., ŽELEZNIČNÍ SVRŠEK

SO 11-01 ŽST BEROUN SEŘ.N., ŽELEZNIČNÍ SPODEK

Stávající stav

Swazek čtyř dopravních kolejí 213 až 219 je umístěn do jižní části obvodu „seřaďovací nádraží“ železniční stanice Beroun. Koleje mají užitečnou délku 716-780 m a jsou vymezeny staničením cca 39,4 až km 40,3 dvoukolejné tratě Praha Smíchov - Plzeň hl.n. Ze strany karlístejnské jsou koleje zapojeny výhybkami 205, 206 a 209, ze strany zdické pak 237, 240, 242. Koleje jsou zatrolejované, trakční soustava 3kVss. Výhybky jsou ústředně stavěné, s mechanickým pohonem (drátovody). Na karlístejnské straně jsou ovládány ze Stavědla 1 (St1), na zdické z St3. Koleje jsou směrové a odjezdové všemi směry, mají spíše charakter manipulačních kolejí.

Koleje 215, 217 a 219 jsou v současné době vyloučené z provozu. Kolej 213 je provozovaná a v délce cca 450 m od Zdic je opravená. Stávající kolejový rošt je tvořen kolejnicemi tvaru T na betonových pražcích PAB2a nebo dřevěných pražcích. Rozdělení pražců „c“. Kolej je stykovaná. Výhybky jsou stupňové.

Stav kolejí, včetně výhybkových konstrukcí na karlístejnském zhlaví je nevyhovující. K nesjízdnosti přispívá ukončená životnost všech částí kolejového svršku. V některých úsecích chybí upevnění, celkově vykazují nevyhovující drážnost upevňovadel.

Koleje 213 až 219 patří k nejdelším na nádraží a jejich rekonstrukce významně zvýší kapacitu dopravy. Ta je v současné době nedostatečná a způsobuje druhotné posuny. Vlivem zprovoznění dojde zejména k úsporám provozních nákladů přepravců.

Navrhovaný stav

Železniční svršek

Je navržena obnova kolejí 213-219, včetně výhybek u zapojení z karlístejnského zhlaví. V nově navrženém stavu nedochází k podstatným změnám směrového a výškového vedení trasy. K úpravám kolejí dochází v rozsahu km 39,464 – 40,250. Na obou koncích navazující cca 30 m dlouhé napojovací úseky se směrovým a výškovým vyrovnáním.

Kolejový rošt bude kompletně rekonstruován v celkové délce 2 764 m, včetně výhybek číslo 205, 206 a 209 (bez úprav zůstane dříve opravená část koleje č. 213 a výhybky na zdickém zhlaví). Kolejový rošt bude tvořen kolejnicemi tvaru 49E1, na betonových pražcích, s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Výhybkové pražce budou dřevěné, výhybky budou mít hákový závěr. Upevňovadla pod přejezdovou konstrukcí budou s antikorozií úpravou.

Železniční spodek

Na základě výsledků geotechnického průzkumu a projednání na výrobním výboru je navržena sanace železničního spodku ve zhlaví z výhybek č. 205, 206 a 209 a v koleji č. 213 v celém rozsahu typem 3.2 (separační gtx. na zemní pláni, šterkodrt' třídy A tl. 0,25m doplněna s geomříží v mezivrstvě). Od km 39,960 do konce úseku je v kolejích navržen typ 3.1 separační gtx. na zemní pláni, šterkodrt' třídy A tl. 0,20m). U zbývajících rozsahu rekonstruovaných kolejí průzkum zjistil hodnoty parametrů únosnosti pláně $\geq 30\text{MPa}$ (dle předpisu SŽDC S4 minimální požadovaná hodnota

modulu přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku pro ostatní koleje na drahách celostátních). V těchto úsecích je navržen typ konstrukce 1, tzn. pouze šterkové lože.

V úsecích, kde budou zřizovány konstrukční vrstvy pražcového podloží (typ 3.1 a 3.2), bude zemní plán a plán tělesa železničního spodku zřízena ve sklonu 5% s vyspádováním k vsakovacímu žebříku šířky 0,5m a hloubky 1,5m pod TK. Tyto žebra budou vyloženy filtrační geotextilií a vyplněny šterkodrtí fr. 16/32. V úsecích, kde nebudou zřizovány konstrukční vrstvy (typ 1), bude provedena vodorovná plán bez odvodnění.

Určité omezení navržených úprav vyvolávají současné drátovodné trasy (vedené ve žlábech) mechanických pohonů výhybek. Trasy (ke stavědlům 1, 2 a 3) jsou vedeny převážně podél koleje 221, ale na obou zhlavích se přibližují k výhybkám. Jejich zrušení by znemožnilo ústřední stavění výhybek a jejich obnova (do doby návazné stavby, než budou mechanické pohony nahrazeny elektromotorickými) by nebyla efektivní.

Úprava v místě betonových šachet

V km cca 39,55 jsou mezi koleje 213 – 217 situovány dvě nepoužívané šachty. Mezi kolejemi 217 a 215 je to armaturní betonová šachta o vnějších rozměrech 2,15 x 1,5 m, s hloubkou cca 1,7 m. Nade dnem zde prochází v podélném směru potrubí, s odbočkou pod kolej 213. Mezi kolejemi 213 a 215 potom betonová šachta jako součást (základ) bývalého vodního jeřábu, se vzdušníkem. Šachta má vnější rozměry 2,5 x 1,5 m a hloubku cca 1,25 m. Stěny šachet zasahují až téměř k podkladnicím pražců, které musí být zkrácené. Šachty a jejich zařízení jsou nefunkční, nevyužívané a podle informací majitele (ČD, a.s., DKV Plzeň) je navrženo jejich zrušení. Součástí úprav bude proto ubourání nezbytné části šachet (cca 0,9 m pod TK), výplň propustným materiálem a zřízení konstrukčních vrstev železničního svršku a spodku. Zároveň musí být provedeno odpojení celé příslušné větve přívodního potrubí od zdroje vody (vodojemu), provedena demontáž přístupné části potrubí v šachtách a především zaslepení potrubí.

Provizorní úprava zabezpečovacího zařízení

K drobným změnám GPK dochází pouze v prostoru karlístejského zhlaví, kde se nahrazují stávající stupňové výhybky za poměrové. U všech výhybek dochází k posunům výměníků, u výhybek 205 a 206 spíše drobným, u výhybky 209 pak k posunu cca 4,3 m směrem na Zdice. V souvislosti s úpravou odbočných bodů bude v nezbytné délce upravena trasa drátovodu. S nahrazením mechanického pohonu za elektromotorický se uvažuje až v navazující investici (koridorová stavba).

V kolizi s umístěním vsakovacího žebříku bude kabelová trasa zabezpečovacích a sdělovacích kabelů kabelů. Ty budou v nejnútnejším rozsahu přeloženy a chráněny proti poškození.

Úprava na trakčním vedení

S nahrazením stupňových výhybek za poměrové souvisí již dříve zmíněný posun výhybky 209 a návazných úseků kolejí 217 a zejména 219. V úseku cca 50 m nad kolejí č. 2119 bude drobně rektifikován (stranově posunut) průběh troleje.

Úpravy klikatosti troleje nad rekonstruovanými výhybkami a kolejemi se výrazněji dotknou pouze u dvou závěsů TV, kde dojde k posunu. Dále je možné zcela demontovat tři odtahy a jeden odtahový stožár č. 203A. Naznačeno je i odstranění atypického uzemněného pole v TV k.č.219 mezi st.č. 201-203 (odstranění propojky břevno-TV a odstranění izolace 2x J30-39I).

Pro možnost vyloučení pouze upravovaných kolejí, bude do TV (do nosného lana a trolejového drátu) k.č.213 vložena izolace v místě za bránovou dvojicí č.101-101A a na opačném zhlaví za stožár č.233 (sestavení 2x J33-32 a 2x J33-39). Dále bude odpojen svod na TV k.č. 219 na st.č. N8. Aby bylo možno napájet ostatní vedlejší koleje budou překlenuty stávající úsekové děliče č. 16, 17 a 28 (3x J30-7). TV vyloučených kolejí musí být z obou stran zaskratovány.

Po dokončení rekonstrukce bude svod u st.č.N8 na TV k.č.219 opětovně namontován, překlenutí úsekových děličů bude demontováno a budou odstraněny izolace v TV k.č. 213 (2x J30-34 a 2x 30-39 I).

SO 13-01 ŽST BEROUN SEŘ.N., SLUŽEBNÍ PŘEJEZD V KM 39,483

Do střední části výhybky č. 205 je umístěn služební, neveřejný přejezd. V současné době je přejezdová konstrukce (kryt) tvořena výdřevou (výhybkovými dřevěnými pražci), v novém stavu bude

přejezdová konstrukce živičná. Přejezd bude mít šířku 3,5 m a v místě výhybky č. 205 bude oproti dnešnímu stavu posunut směrem do osobní stanice.

B.1.1.6 ZDŮVODNĚNÍ NAVRŽENÉHO ŘEŠENÍ STAVBY Z HLEDISKA DODRŽENÍ PŘÍSLUŠNÝCH OBECNÝCH POŽADAVKŮ NA VÝSTAVBU

Stavba je navržena v souladu se všemi příslušnými obecnými požadavky na výstavbu.

B.1.1.7 ÚDAJE O SOUČASNÉM STAVU KONSTRUKCÍ

Stavba má charakter rekonstrukce, stávající technický stav železničního spodku a svršku, neumožňují bezpečný provoz, který je v kolejích 219, 217 a 215 zastaven. Proto bylo nutno navrhnout technické a technologické změny tak, aby nový technický stav vyhoval požadavkům na provoz.

V rekonstruovaném úseku je užit železniční svršek ve tvaru T a S49 na betonových (PAB2a) a dřevěných prážcích, výhybky i na prážcích ocelových. Vzhledem ke stáří a opotřeбенí prvků se neuvažuje s jeho dalším využitím.

Ani kolejové lože není možno využít ke zpětnému zabudování, na základě výsledků geotechnického průzkumu, který vyhodnotil vhodnost jeho recyklace. Stejně jako materiál v železničním spodku.

Stávající kabelové rozvody jsou udržovány v provozuschopném stavu pouze za cenu častých oprav. Stav trakčního vedení je vyhovující.

B.1.1.8 VYUŽITÍ DOSAVADNÍHO HMOTNÉHO MAJETKU

Vzhledem ke stáří a opotřeбенí prvků se neuvažuje s jeho dalším využitím. Součástí stavby bude ekologická likvidace dřevěných prážců a kolejnic a předání betonových prážců správci.

B.1.1.9 PODMIŇUJÍCÍ PŘEDPOKLADY A PŘEDPOKLADY NAPOJENÍ STAVBY NA DOSAVADNÍ TECHNICKÉ VYBAVENÍ ÚZEMÍ

PŘELOŽKY INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

V rámci této stavby nejsou uvažovány přeložky inženýrských sítí mimodrážních správců. Jedná se o přeložky následujících správců:

PODMIŇUJÍCÍ VYVOLANÉ A JINÉ SOUVISEJÍCÍ INVESTICE A PŘEDPOKLADY RESP. NÁROKY NA JEJICH ZABEZPEČENÍ

Nejsou známy.

VZTAHY K DOSAVADNÍMU VEŘEJNÉMU A OBČANSKÉMU VYBAVENÍ ÚZEMÍ VČ. VEŘEJNÉ DOPRAVY

Tato stavba nemění dosavadní vztah k veřejnému a občanskému vybavení v oblasti inženýrských sítí ani veřejné dopravy.

B.1.2 STANOVENÍ PODMÍNEK PRO PŘÍPRAVU STAVBY

B.1.2.1 ÚDAJE O PROVEDENÝCH A NAVRHOVANÝCH PRŮZKUMECH

PROVEDENÉ PRŮZKUMY:

GEOTECHNICKÝ PRŮZKUM

zpracovaný 12/2014 – 1/2015 firmou GeoTEC

Průzkum obsahuje část pro návrh pražcového podloží, kontaminace odebraných vzorků a vyhodnocení vhodnosti recyklace kolejového lože.

PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Průzkum byl proveden v průběhu 6-8/2014, zajištěn společností METROPROJEKT Praha, a.s.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen vlastníci) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen vlastnictví) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map - v měřítku 1 :1000. Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

stavební úřad v zájmovém území

další zdroje (internet, zpracovatelé jednotlivých částí projektu...)

V průběhu 6-8/2014 byli písemně, osobně nebo mailem osloveni vlastníci inženýrských sítí. Všechny zákresy inženýrských sítí jsou převedeny do digitální podoby.

Další průzkumy (dendrologický, pedologický, korozní) nejsou z povahy záměru relevantní.

POUŽITÉ GEODETICKÉ A MAPOVÉ PODKLADY A PODMÍNKY ZALOŽENÍ MĚŘIČSKÉ SÍTĚ

GEODETICKÉ ZAMĚŘENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

PRAGEMA, s.r.o., zpracováno 11-12/2014, s využitím dřívějšího zaměření z let 2004-2012

ZÁKLADNÍ MAPA ČR 1:10 000

Český úřad zeměměřický a katastrální, stav k roku 2012

JEDNOTNÉ ŽELEZNIČNÍ MAPY 1 : 1000

SŽDC, s.o., Středisko železniční geodézie Praha, různé stáří

KATASTRÁLNÍ MAPY

Český úřad zeměměřický a katastrální, stav k 1/2015

ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BEROUN

B.1.2.2 ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH

ÚDAJE O OCHRANNÝCH PÁSMECH

Stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem chráněných přírodních území, kulturních památek ani ochranných vodohospodářských pásem.

OCHRANNÉ PÁSMO ELEKTRICKÉHO VEDENÍ

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

Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 485/2000 Sb. Svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

U napětí nad 1 kV do 35 kV 7 m

U napětí nad 35 kV do 110 kV 12 m

U napětí nad 110 kV do 220 kV 15 m

U napětí nad 220 kV do 400 kV 20 m

OCHRANNÉ PÁSMO TELEKOMUNIKACÍ

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

OCHRANNÉ PÁSMO PLYNOVODŮ

Ze zákona č. 458/2000 Sb. je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

U nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území	1 m
U ostatních plynovodů a zařízení	4 m

BEZPEČNOSTNÍ PÁSMA PLYNOVODŮ

U vysokotlakých plynovodů nad DN700	65 m
U velmi vysokotlakých plynovodů nad DN500	160 m

OCHRANNÉ PÁSMO HORKOVODŮ

Rozvody tepla	2,5 m od půdorysu
---------------	-------------------

OCHRANNÉ PÁSMO VODOVODŮ A KANALIZACÍ

Ochranná pásma vymezuje zákon č. 274/2001 Sb..

U vodovodů do průměru 500 mm včetně	1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
U vodovodů nad průměr 500 mm	2,5 m

OCHRANNÉ PÁSMO SILNIC

K ochraně dálnice, silnice a místní komunikace I. nebo II. třídy a provozu na nich mimo souvisle zastavěné území obcí slouží silniční ochranná pásma. Ochranná pásma silnic se zřizují podle Zákona o pozemních komunikacích číslo 13, ze dne 23. ledna 1997, dle § 30. Silničním ochranným pásmem se pro účely tohoto zákona rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice, rychlostní silnice, nebo rychlostní místní komunikace anebo od osy větví jejich křižovatek
- 50m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu ostatních silnic I. třídy a ostatních místních komunikací I. třídy
- 15m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy.

OCHRANNÁ PÁSMA LETIŠTĚ

Nejbližší veřejné letiště se nachází v Bubovicích u Berouna, s travnatou přistávací drahou RWY 10-28 délky 743 m. Nejbližší vzdálenost ke stavbě je cca 9 km.

Ochranné pásmo letiště se dělí na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah a vzletových a přiblížovacích prostorů.

Ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah letiště je vymezeno 150 m od osy vzletové a přistávací dráhy po obou stranách každé dráhy a 200 m za oba konce každé vzletové a přistávací dráhy a předpolí.

Ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů je vymezeno podle technického vybavení letišť navazuje ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů na ochranné pásmo vzletových a přistávacích drah v prodloužené ose každé dráhy na jejích obou koncích; ochranné pásmo vzletových a přiblížovacích prostorů má tvar rovnoramenného lichoběžníku, jehož šířka činí 300 m a délka 5000 m u každé dráhy s rameny rozevírajícími se 15st na každou stranu od směru osy každé dráhy; rovina ochranného pásma vzletových a přiblížovacích prostorů stoupá od konce ochranného pásma vzletových a přistávacích drah ve sklonu 1:40 do vzdálenosti 5000 m.

OCHRANNÉ PÁSMO DRÁHY

Ochranné pásmo dráhy tvoří podle zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, § 8 a § 9 tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou ve vzdálenosti od míst vymezených jednotlivým typům drah. Omezení až zákazy využití území a omezení práv v obvodu a

ochranném pásmu dráhy určí drážní správní úřad. Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Prostor ochranného pásma dráhy je vymezený vzdáleností od určených objektů dráhy podle typu dráhy a dalším omezením. Obvod dráhy je území určené pro umístění stavby dráhy. U stávajících drah je vymezen pozemkem dráhy. Obvod dráhy je plocha, ochranné pásmo dráhy vytváří prostor. (viz následující tabulka).

Typ dráhy	Vzdálenosti [m]	
	od osy krajní koleje	od hranice obvodu dráhy
dráhy celostátní, regionální nad rychlost 160km/h	100	30
dráhy celostátní, regionální ostatní	60	
vlečky	30	-

OCHRANNÉ PÁSMO LESA

Ochranná pásma lesních porostů (§ 14 odst. 2 zák. č. 289/1995 Sb. - 50 m).

NAVRHOVANÁ NOVÁ OCHRANNÁ PÁSMATA A CHRÁNĚNÁ ÚZEMÍ

Nová ochranná pásma nebudou vyhlášena.

CHRÁNĚNÁ LOŽISKOVÁ ÚZEMÍ A SPECIFIKACE BÁŇSKÝCH PODMÍNEK PRO ZPRACOVÁNÍ NÁVRHU ZAJIŠTĚNÍ STAVBY PROTI ÚČINKŮM PODDOLOVÁNÍ

V zájmovém území stavby nejsou evidovány. V blízkosti trati se nacházejí vápencové lomy Čertovy schody a kamenolom Kosov

B.1.2.3 POŽADAVKY NA ASANACE, BOURACÍ PRÁCE A KÁCENÍ POROSTŮ

Pro tuto stavbu není třeba asanovat zájmové území. Z hlediska bouracích prací dojde pouze k odstranění menších šachet, pozůstatků infrastruktury parního provozu

Kácení lesní ani mimolesní zeleně není uvažováno. Smýceny budou pouze podlimitní křoviny.

B.1.2.4 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL

Stavba nevyžaduje trvalé ani dočasné zábory mimodrážních pozemků, ani pozemků s ochranou ZPF a PUPFL. Podrobněji tato problematika řešena v samostatné části dokumentace H.1 Majetkoprávní část

Balance ploch dle katastrálních území

katastrální území	TRVALÝ ZÁBOR (m ²)				DOČASNÝ ZÁBOR (m ²)				ROZSAH VĚCNÉHO BŘEMENE (m ²)
	ZPF	PUPFL	ostatní	trvalý celkem	ZPF	PUPFL	ostatní	dočasný celkem	
Beroun	0	0	0		0		14 905	14 905	0
CELKEM	0	0	0		0		14 905	14 905	0

B.1.2.5 ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY

Charakter stavby nevyžaduje napojení na žádné zdroje energie.

B.1.2.6 ÚDAJE O SOUVISEJÍCÍCH STAVBÁCH

- Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův Dvůr, Projekt stavby, METROPROJEKT Praha a.s., 2014

B.1.2.7 ÚDAJE O BILANCI ZEMNÍCH PRACÍ

V rámci této stavby budou prováděny zemní výkopové práce relativně velkého rozsahu.

Nejrozsáhlejší zemní práce jsou prováděny v objektu železničního svršku a spodku, V celkovém objemu se jedná o cca 10 000 m³ výkopů (zeminy, šterku). Celková bilance odvozu materiálu na skládku je cca 70 000 tun.

B.1.2.8 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Pro stavbu je nutno zajistit výkup pozemků a staveb. Přehled je uveden v části dokumentace H.1. Majetkoprávní část.

B.1.2.9 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Pro realizaci SO železničního svršku je nutný souhlas OTH a OŘ s podélným sklonem 5,16 - 5,22 ‰ v části kolejí 215, 217 a 219. Tento sklon vychází ze stávající polohy koleje a zajišťuje minimální rozsah zemních prací.

Pro realizaci SO železničního svršku je nutný souhlas OTH s osovou vzdáleností mezi novou kolejí 213 a stávající kolejí 211 menší než 4,75 m. Osová vzdálenost mezi těmito kolejemi vychází z nutnosti napojení nové koleje 213, která není rekonstruována v celé délce, na stávající stav.

Pro realizaci SO železničního svršku je nutný souhlas OTH s umístěním výhybky č. 205 zčásti do dýchajícího konce bezстыkové koleje, kdy vzdálenost mezi začátkem výhybky a koncem bezстыkové koleje činí 55 m.

Pro realizaci SO železničního svršku je nutný souhlas OTH s ukončením bezстыkové koleje v oblouku malého poloměru v kolejích 215, 217 a 219.

B.1.2.10 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY

Petr Zobal a kol.

V Praze 02/2015