

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	16.05.2021	Čistopis dokumentace	####

Stavebník / investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 2	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel díla:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 4	
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz	
Zhotovitel části / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 4	
Kontakt:	T: +420 420267094111 E: praha@sudop.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Raibr	Specialista: ####

Název stavby / akce:	Doplnění závor na přejezdu P2096 trati Řetenice - Lovosice				Označení (S-kód):	S631900228
					Zakázka:	20-344.208
Název části:	Souhrnná technická zpráva				Označení části:	B
Název objektu:	####				Číslo objektu / komplexu:	####
Název přílohy:	####				Číslo přílohy:	####
Název dílčí části přílohy:	####					####
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:		Měřítko:	####	Stupeň dokumentace:	DUSP
####	####		Formáty:	####x A4		
Kraj:	Katastrální území:		TUDU:		Smluvní datum zpracování:	
Ústecký	Teplice		67104		16.05.2021	
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S 6 3 1 9 0 0 2 2 8	D U S P	B X X X X	X X X X X X X X	X X	X X X X	0 0 1



Projekty
Inženýring
Konzultace

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„DOPLNĚNÍ ZÁVOR NA PŘEJEZDU P2096 TRATI ŘETENICE - LOVOSICE“

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 04/2021

Obsah

B.1 Popis území stavby	5
a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území	5
b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování	5
c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.	6
g) ochrana území podle jiných právních předpisů	6
h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	6
i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	6
k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	6
l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	7
m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	8
o) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
B.2 Celkový popis stavby	9
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
a) nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.	9
b) účel užívání stavby	9
c) trvalá nebo dočasná stavba	9
d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)	9
e) 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	10
f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	10
g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů	10
h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.	11
i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	12
j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	12

k)	orientační náklady stavby	12
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	12
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	13
B.2.3	Celkové technické řešení	13
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření.....	13
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	14
c)	celková spotřeba vody	14
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	14
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	14
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	14
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	15
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	15
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	15
B.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	15
B.2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	16
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	18
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	18
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	20
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	20
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	20
b)	ochrana před bludnými proudy	20
c)	ochrana před technickou seizmicitou	20
d)	ochrana před hlukem	20
e)	protipovodňová opatření	20
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.	20
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	20
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	20
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	20
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	20
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	21
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby	21
b)	zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních	24
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	24
a)	terénní úpravy	24
b)	použité vegetační prvky	24
c)	biotechnická, protierozní opatření	24
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	25
B.7	Ochrana obyvatelstva	25
B.8	Zásady organizace výstavby.....	25
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	26
b)	odvodnění staveniště,	26

c)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	26
d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	26
e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	26
f)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	26
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	26
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	27
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	27
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě,	27
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	27
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,	27
m)	zásady pro dopravní inženýrská opatření,	27
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	27
o)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,	27
p)	požadavky na výluky veřejné dopravy	27
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	27
B.8.2	Výkresy.....	27
B.8.3	Harmonogram výstavby	28
B.8.4	Schéma stavebních postupů.....	28
B.8.5	Bilance zemních hmot.....	28
B.9	Celkové vodohospodářské řešení.....	28

B.1 Popis území stavby

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

Stavbu je navrženo realizovat přibližně mezi železničními kilometry km 3,300 - 3,500 stávajícího traťového úseku Řetenice -Úpořiny.

Stavbu je navrženo umístit převážně na stávající drážní pozemky (pozemky pro provozování dráhy), které jsou ve vlastnictví stavebníka.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny následující územní plány:

Správní území	Územně plánovací dok.	Účinnost OOP
Teplice	Územní plán-změna č.1	2004

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

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů.

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

Geologicky se oblast stavby nachází na území Českého masivu v oblasti křídý a svrchní křídý. Z hornin se v oblasti křídý nachází zejména vápnité jílovce a slínovce s písčitymi vložkami.

Geomorfologicky se stavba nachází v geomorfologickém okrsku Teplické středohoří, geomorfologického podcelku Milešovské středohoří, které jsou součástí geomorfologického celku České středohoří. Ta se pak nachází v geomorfologické oblasti Podkrušnohorská oblast, geomorfologické subprovincie – Krušnohorská subprovincie, geomorfologické provincii Česká vysočina, subsystém Hercynské pohoří a systému Hercynský.

Nachází se v útvaru podzemních vod základní vrstvy Teplický ryolit (ID 61330). V tomto území je vymezen hydrogeologický rajón základních vrstev Teplický ryolit (ID 6133).

V oblasti stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Zájmové území stavby se nenachází ve vodohospodářsky chráněném území (CHOPAV, ochranné pásmo vodního zdroje).

Zájmové území stavby leží na západní hranici ochranného pásma II.A stupně přírodního léčivého zdroje Teplice v Čechách. Okrajově do tohoto ochranného pásma zasahuje. Současně je zájmové území situováno uvnitř ochranného pásma II.C stupně výše uvedeného léčivého zdroje. V ochranném pásmu II. stupně je dle § 23 odst. 3 zákona č. 164/2001 Sb. (lázeňský zákon) zakázáno provádět činnosti, které mohou negativně ovlivnit chemické, fyzikální a mikrobiologické vlastnosti zdroje a jeho zdravotní nezávadnost, jakož i zásoby a vydatnost zdroje. Tyto činnosti a termín jejich ukončení v návaznosti na místní geologické podmínky stanoví vyhláška ministerstva, kterou se stanoví ochranné pásmo. Vydání stavebního povolení podléhá závaznému stanovisku Ministerstva zdravotnictví resp. Českému inspektorátu lázní a zřídel.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

V rámci projekčních prací byl v dotčeném území zjišťován současný stav inženýrských sítí u jejich známých správců. Stav inženýrských sítí ověřili a potvrdili dle dostupných podkladů (mapových, polohopisných, katastrálních aj.) správci, kteří jsou uvedeni v samostatné příloze této dokumentace „Dokladová část E.3.7 – Stávající inženýrské sítě“.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyl proveden samostatný geologický, hydrogeologický, korozní průzkum ani průzkum stavebně technický.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

V oblasti stavby se nenachází zvláště žádné objekty požívající statut kulturní památky, na které se vztahuje zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Současně se v oblasti stavby nenachází žádná území přírody, která vyžadují ochranu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

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

V oblasti stavby se nenachází žádná záplavová ani poddolovaná území.

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

Stavba se odehrává na stávajících drážních pozemcích.

Stavba nemá žádný vliv na okolní stavby.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Bystřice od pramene po ústí do toku Bílina (OHL_0840). Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Bílina (ČHP 1-14-01), v dílčím povodí Bystřice (ČHP 1-14-01-0770). Stavbou není dotčeno koryto žádného vodního toku. V rámci stavby není řešen žádný nový odvodňovací systém.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou prováděny asanace ani demolice stávajících objektů.

Vzhledem k rozsahu stavby nedochází ke kácení mimolesní zeleně. Případné nálety jsou eliminovány v rámci pravidelné údržby trati pro zajištění bezpečnosti železničního a silničního provozu dle Zákona o drahách a Zákona o pozemních komunikacích. Vzhledem k posunu reléového domku bude nutné ořezat do výše cca tři metry 1 ks vzrostlejší třešně ptačí (Prunus avium). Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem.

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

Stavbou nedochází z dočasným i trvalým záborům zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou stavbou nijak dotčeny.

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Pro přístup na stavební pozemky bude využívána stávající dopravní infrastruktura (silniční, železniční). Stavbou nejsou vyžadovány přeložky inženýrských sítí.

Stavba bude v rámci SO NN napojena v místě přejezdu na stávající přípojku distributora elektrické energie společnosti ČEZ.

V místě reléového objektu s technologickým zařízením dojde k zajištění napojení na stávající optické a metalické drážní rozvody, které byly zřízeny předešlými stavbami.

Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Veřejně přístupná místa budou stavbou řešena jako bezbariérová.

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

Stavba je dílčí etapou technologické rekonstrukce železniční infrastruktury v úseku Řetenice -Úpořiny. Stavba svým rozsahem a závislostmi navazuje na již dokončené stavby a to především „Rekonstrukce ŽST Řetenice“.

V daném úseku dochází k přípravě následujících staveb:

„Doplnění závor na přejezdu P2095 v km 3,140 úseku Řetenice – Úpořiny“

Jedná se o obdobnou stavbu jako je tato stavba, ale bude provedena na přejezdu P2095 v ulici Pařížská/Litoměřická.

Předpokladem je však těsná koordinace těchto staveb a zajištění realizace ve stejném termínu.

„Rekonstrukce P2093 v km 1,394 úseku Řetenice – Úpořiny“

Jedná se o opravnou práci železničního přejezdu P2093 v ulici Duchcovská. Tato opravná práce bude provedena v roce 2021.

„Rekonstrukce mostu v km 3,286 trati 0671 Řetenice (mimo) - Úpořiny (mimo)“

Jedná se o rekonstrukci železničního mostu v ulici Novoveská. Tato rekonstrukce mostního objektu však bude realizována až v roce 2023.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Teplice [766003]

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle následující tabulky.

Katastrální území	Dotčené pozemky p. č.
Teplice [766003]	4390, 4565, 4575, 4576/1, 4378, 2384

Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „H.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů“.

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

Stavbou nevzniká žádné nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy se o ohledem na minimální změny osy koleje nemění.

Nové ochranné pásmo vzniká podél nově pokládané kabelizace zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie. Ta je pokládána v souběhu s kolejí v prostoru ochranného pásma dráhy. Jedná se o kabelizaci elektrického vedení do napětí 1 kV, pro které je stanoveno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti 1 m.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.**

Dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby – nástavba/přístavba. Stavbou dochází k rekonstrukci stávající železniční dopravní infrastruktury, která je v majetku Správy železnic s. o.

V rámci stavby dochází ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravní infrastruktury a to jak z pohledu vlastní železnice, tak z pohledu účastníka silničního provozu, vzhledem k tomu, že dochází ke zvýšení zajištění bezpečnosti na úrovňovém železničním přejezdu.

Řetenice-Lovosice

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	539A Řetenice – Lovosice
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	097 Lovosice – Teplice v Čechách
Začátek trati:	Řetenice (km 0,589)
Konec trati:	Lovosice (km 35,747)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	400m
Největší povolená délka vlaku	300m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	60m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	60m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	50km/hod
Trakční soustava:	Nezávislá,
Kategorie dráhy:	Regionální
Začátek stavby:	Km 3,300
Konec stavby:	Km 3,500
Vnitřní část stavby:	VB Teplice v Č.

- b) **účel užívání stavby**

Stavba jako celek bude sloužit pro zajištění provozování dráhy.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Svým charakterem se jedná o trvalou stavbu dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

- d) **celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)**

Stavba svým charakterem nemění parametry infrastruktury, a to v podobě průjezdných obrysů či zatížení. Má však vliv na zajištění bezpečnosti, čímž umožňuje odstranění, respektive snížení pravděpodobnosti mimořádné události. Ve vazbě na jednotlivá normová a legislativní požadavky tak může realizací stavby dojít ke zvýšení traťové rychlosti. Toto zvýšení traťové rychlosti však bude pouze lokální, vzhledem k odstranění důvodu snížení průběžné traťové rychlosti, která byla snížena z důvodu zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

Stavba svým rozsahem tak navazuje na stávající technickou infrastrukturu, kterou pouze upravuje, ale nemění.

Stavebně-technologické parametry		
Počet přejezdů s upravovaným PZS	1	[ks]
Stavebně-technické parametry		
Výstavba RD	1	[ks]
Výstavba přejezdové konstrukce	1	[ks]

e) 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

Do doby ukončení zpracování této dokumentace nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů. Vypořádání jednotlivých připomínek je uvedeno v samostatné části dokumentace „H.1 Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů“.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti a z prací na elektrifikovaných tratích.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy Správy železnic, státní organizace, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Při všech úkonech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví, je nutno mimo jiné postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Jelikož se stavba nachází na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací“, SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. Dále je nutné respektovat SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“ a vyhlášky MD č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle, které provádí Odbor provozuschopnosti Správy železnic, státní organizace Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle zač. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních

zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o:

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení,
- D.2 Železniční sdělovací zařízení,
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT,
- E.3 Trakční a energetická zařízení,

(určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách)

musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Při montáži, provozu a údržbě musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Před uvedením zařízení do provozu musí být prověřena správnost zapojení a funkčnost odvodu trakčních a poruchových proudů. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

h) základní bilance stavby - potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Při výstavbě vznikne nárok na odběr elektrické energie pro staveniště, jejíž odběr je předpokládán přípojkou od distributora elektrické energie ČEZ v místě přejezdu.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat nové přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 2kW.

Provozováním stavby nevznikají potřeby na zvláštní spotřebu médií a hmot. Z charakteru stavby vyplývá, že stavbou nejsou zřizovány žádné objekty, u kterých je nutné řešit hospodaření s dešťovou vodou, produkované množství odpadů, emise a třídu energetické náročnosti budov.

i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Stavbu musí být realizována v souběhu s nepřetržitou výlukou, která navržena pro potřeby navazujících staveb. Předpokládaný termín zahájení výstavby tedy vychází z harmonogramu výstavby uvedené stavby.

Zahájení stavby	03/2022
Dokončení stavby	12/2022
Předpokládaná doba výstavby (maximální)	9 měsíců

Blíže se organizací výstavby podrobně zabývá samostatná příloha „B.8 Zásady organizace výstavby.“ této zprávy.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

V současnosti nejsou známy žádné požadavky na předčasné užívání částí stavby. Stavba bude do provozu předávána po ucelených funkčních částech při splnění podmínek pro zahájení provozu.

- Zkušební provoz:
Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. jsou provozní soubory charakteru „stavby dráhy“. Provozní soubory musí mít způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřenou technickobezpečnostní zkouškou a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, tj. vyhlášky č. 177/95 Sb. Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.
- Ověřovací provoz:
Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti Správy železnic, státní organizace schváleno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic, státní organizace. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou do 30 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

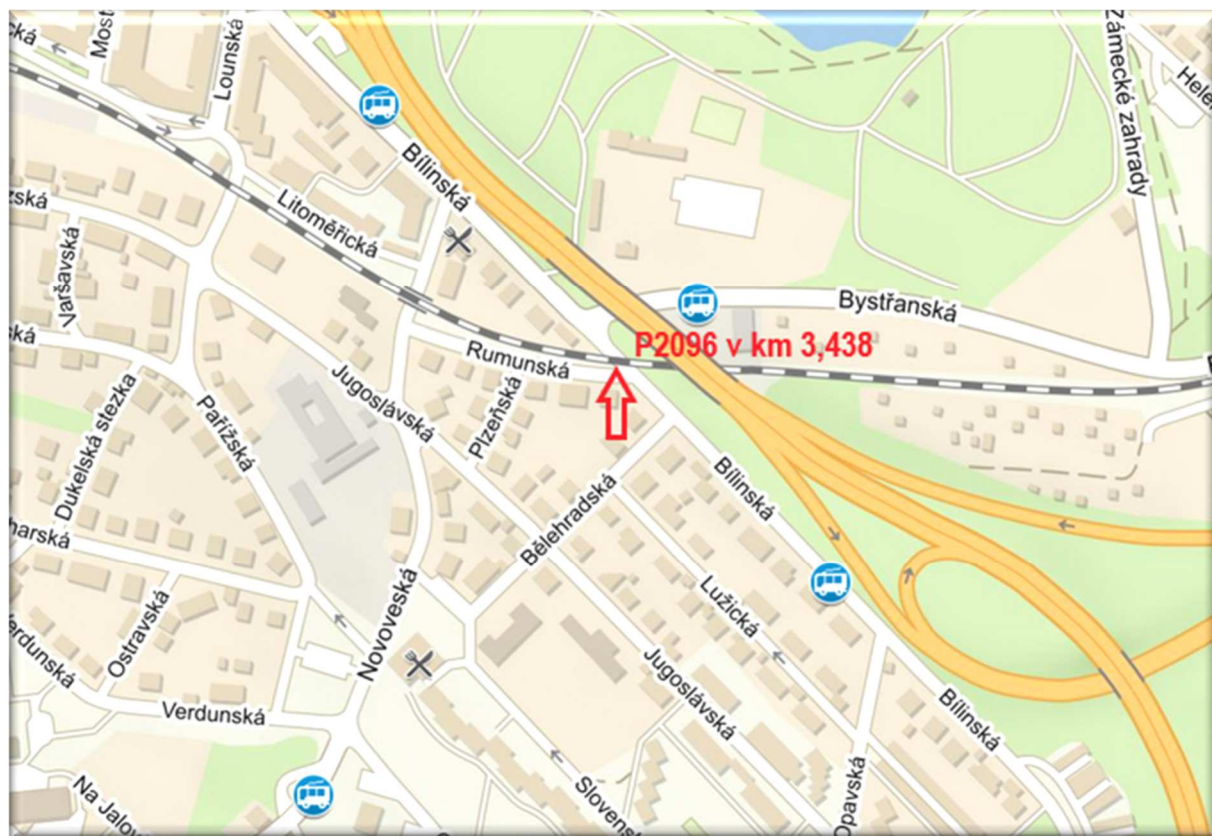
Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

B.2.3 Celkové technické řešení

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

Vzhledem ke zvýšené nehodovosti na jednotlivých železničních přejezdech dochází k zahájení programu ke zvýšení zabezpečení jednotlivých problematických přejezdů na celém území ČR, který má být dokončen do roku 2022. V rámci tohoto programu došlo Správou železnic, státní organizace k vytipování jednotlivých přejezdů, na kterých bude snaha o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v ČR.

Předmětem této stavby je rekonstrukce přejezdu P2096, který se nachází na železniční trati 097 Řetenice – Lovosice, která se v jeho místě kříží s ulicí Bílinská.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P2096 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBI, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Celý železniční přejezd bude komplexně přestavěn a dojde k oddělení pěších od silniční dopravy. Tímto opatřením se významně zvýší bezpečnost chodců a i silniční dopravy. Součástí stavby však bude vybudování nového přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční a železniční dopravy.

Na celém přejezdu k umístění nového výstražného zařízení, které je popsáno v daném PS stavby. Pro zajištění jeho činnosti se zřídí nové přípojky na stávající pro zajištění jak ovládání, tak napájení nového přejezdového zařízení.

Součástí stavby je i úprava přejezdové konstrukce v místě přejezdu. Ta je prováděna především pro zajištění stability v místě křížení, které je místem vysokého zatížení ve všech směrech, a to jak silniční, tak železniční dopravou. Vzhledem k tomu dojde k úpravě i železničního spodku, aby v době provozování stavby nedocházelo k propadům, nebo jiným degradacím stavby.

Detailní popis jednotlivých PS a SO stavby je součástí dokumentace stavby, která je ve všeobecných částech zpracována v rozsahu DUSP v členění a rozsahu dle přílohy č.10 vyhlášky č.499/2006Sb jako dokumentace pro společné povolení stavby dráhy. Jednotlivé PS a SO stavby jsou navíc rozšířeny o zpracování v rozsahu i ve stupni PDPS v členění rozsahu přílohy č.4 vyhlášky č.146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

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

S ohledem na charakter stavby nevznikají žádné nároky na spotřebu tepla nebo teplé užitkové vody. Navýšení odběru elektrické energie je s ohledem na rozsah rekonstrukce osvětlení je zanedbatelné.

c) celková spotřeba vody

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

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

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 185/2001 Sb. o odpadech a dalšími předpisy v odpadovém hospodářství. Likvidace odpadů je prováděna podle programu odpadového hospodářství viz Vyhláška MŽP č. 383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Konkrétně se množstvím a druhy odpadů zabývá samostatná příloha „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci zařízení, který posoudí jeho stav a rozhodne o jeho případném dalším využití nebo likvidaci.

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

Stavba si neklade žádné nároky na kapacitu veřejných sítí komunikačních vedení ano elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční telekomunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavbou je zřizována převážně drážní infrastruktura. Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavbou je zajištěn bezbariérový přístup do všech veřejně přístupných prostor.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Veškerá kabelová vedení, která jsou ohrožena elektromagnetickými indukčními vlivy z energetických vedení, jsou realizována kabely se zvýšenou ochranou vůči těmto vlivům. Současně je tato ochrana zvolena i s ohledem na budoucí elektrizaci trati.

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

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované konstrukce, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Návrh technického řešení v jednotlivých profesích je v souladu se Směrnicí SŽDC č. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“ (č. j. 35572/07-OP ze dne 28. 4. 2008) a Směrnicí SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ (č. j. 14936/07-OP ze dne 1. 1. 2008).

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

- **PS 1301 - P2096, Výstavba PZS**

Stávající stav

Železniční přejezd P2096 je jednokolejný železniční přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“ a značkou upravující přednost číslo P6, „Stůj, dej přednost v jízdě!“

Navrhovaný stav

Jednokolejný železniční přejezd P2096 bude v novém stavu zabezpečen nový přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI elektronického typu s kontrolou stavu zařízení umístěnou na pracovišti JOP v ŽST Teplice v Č.. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, se závory a s informací, která je předávána dopravnímu zaměstnanci. V rámci tohoto PS dojde k vybudování nového reléového domku, který bude umístěn v místě přejezdu a bude prefabrikované konstrukce.

V místě přejezdu dojde dále ke zřízení nové kabelizace mezi jednotlivými prvky a nově zřízeným reléovým domkem.

Pro zajištění přenosu indikací bude ve směru k ŽST Teplice v Č. rozšířena stávající kabelová trasa pro možnost napojení přejezdu na kontrolní a řídicí systémy. Zároveň v ŽST Teplice v Č. dojde k úpravě vnitřní části SZZ v podobě rozšíření prvků pro kontrolu volnosti koleje.

D.1.2 Sdělovací zařízení

- **PS 1501 P2096 Úprava DOK, TK**

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P2096 na optickou a metalickou kabelizaci. V místě RD PZS bude vybudována kabelová komora a položena HDPE trubka (modrá) do RD PZS a proveden výpich ze stávajícího DOK 48 vláken a TK 10XN0,8. Připojení bude provedeno POK 24 vláken a TK 10XN0,8. Pro realizaci optické spojky bude nutné do místa odbočení pofouknout rezervu optického kabelu ze sdělovací místnosti ŽST Řetenice v délce 5m.

Kabely budou ukončeny v RD PZS v 19" racku. Na stěně RD PZS bude u optického kabelu ponechána rezerva 15m. V kabelové komoře před RD PZS bude ponechána rezerva 2x25m.

- **PS 1701 P2096 Sdělovací zařízení**

Přenosový systém

Pro připojení zařízení v RD PZS bude v rámci tohoto PS provedena výstavba přenosového systému technologické datové sítě. V RD PZS bude osazen L2 switch (12 portů) s SFP moduly, na který bude připojena technologie PZTS, DDTS ŽDC a případně další. Umístění L2 switche v RD PZS bude v 19" racku. 19" rack je součástí tohoto PS a kromě L2 switche bude vybavena vyvazovacím modulem (organizér), rozjišťovacím panelem se zásuvkami a jističi a zdrojem stejnosměrného napájení zálohovaným akumulátorem.

Nový datový switch v RD bude napojen na nejbližší aktivní prvek TDS v ŽST Řetenice.

PZTS

V rámci tohoto PS je navrženo chránit RD PZS poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS, dříve nazývaným EZS). Zajištění RD objektů bude provedeno jako dvoustupňové (plášťová a prostorová ochrana).

Pro plášťovou ochranu budou zajištěny vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Pro detekci vzniku požáru budou v jednotlivých vytipovaných lokalitách na ústředny PZTS připojeny opticko-kouřové požární hlásiče. Ústředna PZTS bude umístěna v místnosti pro sdělovací zařízení v RD PZS. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz.

Pro ovládání ústředen budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic.

Systém PZTS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředen (plná parametrizace PZTS ústředen). Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE.

DDTS ŽDC

Součástí tohoto PS je výstavba systému DDTS ŽDC pro připojení vybudovaných technologií dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE v platném znění. Bude doplněn stávající integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) v ŽST Řetenice. Na InK bude provedena integrace TLS realizovaných v RD PZS (klimatizace, PZTS, aktivní prvky včetně napájecí prvků a další).

Data z InK instalovaných touto stavbou budou integrována na integrační server InS v CDP Praha a InS Ústí nad Labem a budou doplněna klientská pracoviště DDTS ŽDC.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

D.2.1 Inženýrské objekty

- **SO 2301 - P2096, přejezdová konstrukce**

Přejezdová konstrukce

Přejezdová konstrukce bude celopryžová rozebíratelná z vnitřních a vnějších panelů se spínacími táhly a závěrnou zídou. Uložení na betonové pražce s rozdělením „u“.

Pro stavbu přejezdu je použito celkem 22ks vnitřních panelů délky 600mm a 22ks vnějších panelů délky 1200m. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídou celkové délky 2x13,20m.

Pro stavbu přechodu je použito celkem 10s vnitřních panelů délky 600mm a 10ks vnějších panelů délky 1200m. Vnější panely budou od vozovky odděleny závěrnou zídou celkové délky 2x6,00m.

Součástí přejezdové konstrukce jsou náběhové klíny.

V novém stavu bude přejezd podle ČSN 73 6380 široký 19,20m a dlouhý 20,74m. Maximální dovolená rychlost vozidel na přejezdu bude 50km/h.

Konstrukce žel. přejezdu bude umožňovat průjezd těžších vozidel. V oblasti chodníku bude použita přejezdová konstrukce pro přechody pro chodníky a cyklisty.

Kolejové úpravy

Geometrická poloha koleje je převzata z projektu PPK "PSS Řetenice - Úpořiny TÚ 0671 km 0,589-7,587". Začátek a konec řešeného úseku je od km 3,348 - km 3,490.

Železniční přejezd je umístěn z části v přechodnici oblouku $R=290$ m a z části v přímé. V oblouku $R=290$ m je navržena rychlost 50 km/h, $D=47$ mm a přechodnice délky 41 m a 38 m. Nový železniční svršek je navržen v délce 25,0 m a to 2,9 m před a za přejezdovou konstrukcí. Dále se uvažuje s výběhy směrové a výškové úpravy v délce 2×50 m.

Výškové řešení je převzato z projektu PPK a obecně kopíruje stávající stav. Na žel. přejezdu je podélný sklon trati -23.725‰.

Nový materiál žel. svršku bude tv. 49E1 na betonových pražcích o minimální hmotnosti 304 kg s pružným upevněním a rozdělením pražců "u".

Štěrkové lože bude zřízeno z přírodního drceného, hrubého, hutného kameniva frakce 31,5 63 mm, druh kameniva C. Nové kolejové lože je navrženo štěrkové, v min tl. 0,35 m pod ložnou plochu betonového pražce s šířkou horní plochy 1,70 m od osy koleje. V oblasti železničního přejezdu bude kolejové lože zapuštěné.

Pozemní komunikace

Úprava komunikací byla navržena na základě umístění nových závorových břevien. Všechny komunikace budou mít jasně vymezeny hrany. Vozovka v ul. Bílinská bude na straně chodníku ohraničena silničním obrubníkem a na druhé straně bude provedena zatravněná krajnice v šíři 0,5m. Šířka ulice Bílinská byla zúžena na 6m mezi vnitřní hranou vodicího proužku.

V bezprostřední blízkosti přejezdu a v místě nových silničních obrub dojde k obnově kompletní vozovky vč. podkladních vrstev. V ostatním případě dojde k frézování obrusné vrstvy a položení nové obrusné vrstvy přes celou uvažovanou křižovatku. Tím dojde k opravě celé plochy, která je v současné době nejednotná po provedených rekonstrukcích.

Podél vozovky budou provedeny silniční obrubníky 150x250mm uloženy do betonového lože C 20/25 XF3 tl.min.100mm. Výška nášlapu vůči vozovce se počítá 12cm. V místě vstupu do vozovky (přechody pro chodce/varovné pásy) je výška nášlapu 2cm. V místě snížení na niveletu přejezdu bude použito přechodového silničního obrubníku 150/250-150mm.

Vzhledem k umístění závorového břevna u křižovatky s ul. Rumunskou je nutné upravit chodník vedený k přechodu pro chodce. Nový chodník je ponechán ve stávající trase. Pro bezpečnost chodců je nutné provést vysazenou chodníkovou plochu před přechodem pro chodce pro možnost vyčkávání. Touto úpravou dojde ke zúžení Rumunské ulice v místě přechodu. Hodnota zúžení činí 3,5m. Vzhledem k charakteru Rumunské ulice, která obsluhuje v tomto místě pouze přilehlé nemovitosti je ulice zjednosměrněna v úseku mezi Plzeňskou a Bílinskou ve směru na Bílinskou.

Šířka chodníku činí min. 2,0m. Příčný sklon chodníku je 2%. Podél chodníků budou umístěny sadové obrubníky 50x200mm. Obrubník plnící funkci přirozené vodicí linie bude převýšený o 6cm. Obrubník umožňující příčné odvedení srážkové vody na terén bude nepřevýšený.

Odvodnění komunikace bude provedeno stávajícím systémem odvodnění do uličních vpustí a dále do jednotné kanalizace. Pro zajištění povrchového odvodnění komunikace navazující na přejezd bude použit štěrbinový žlab s protisměrným spádem dna oproti sklonu koleje. Horní povrch žlabu bude mít naopak sklon shodný se sklonem koleje. Linie nového žlabu bude napojena na stávající šachtu odvodnění. Odvodnění chodníků bude provedeno příčným sklonem 2% na stávající terén.

Konstrukce vozovky

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

- **SO 2601, přípojka nn**

Stávající P2096 v km 3,438 v Bílinské ul. je napájen z distribuční sítě nn, přípojkou AYKY 4x16 z RIS ČEZ R128 do elektroměrového rozváděče. Rozváděč je dvojité plastový pilíř s pojistkou 40A, hl. jističem 1x25A, chráničem 0,3A a dvěma vývodovými jističi 1x16A k P2096 a 2095.

Z důvodu rekonstrukce P2096 s doplněním závorami a pro budoucí rekonstrukci P2095 bude stávající přípojka nn posílena na jistění 3x25A. Hodnota jistění je již smlouvou s ČEZ (21_SOP_01_4121747121) zajištěna. Stávající elektroměrový rozváděč bude rekonstruován; bude osazen nový pojistkový pilíř s 3x40A, nový elektroměrový rozváděč poblíž stávajícího. Za elektroměrem bude instalován nový rozváděč RP pro napájení obou přejezdů, rozváděč bude opatřen přívodkou 400V/32A s přepínačem a vývodovými jističi 3x20A pro oba přejezdy přičemž do nového domku P2096 bude položen napájecí kabel. Přejezd P2095 zůstane připojen na stávající kabel jednofázově s tím, že ve směru k P2095 bude založena korugovaná chránička DN63 pro budoucí pokládku nového třífázového kabelu k P2095.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Během stavby budou dodržovány obecné požadavky zákona o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhlášky o požární prevenci č. 246/2001 Sb. vše v platném znění.

Stavba a jednotlivé PS a SO svým rozsahem nevyžadují podrobnější zhodnocení z hlediska požární bezpečnosti staveb.

Zajištění požární bezpečnosti staveniště a zpracování samostatného požárně bezpečnostního řešení na dílčí pozemní objekty v rámci staveniště a ve smyslu § 28 vyhl. 23/2008 Sb. v platném znění, je povinen zpracovat daný dodavatel stavby.

Přístupové komunikace

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhá a její délka je větší než 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřízovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy, viz ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.).

V rámci stavby nejsou rušeny stávající zdroje požární vody, tj. podzemní a nadzemní hydranty, či požární nádrže. Stavbou se nemění podmínky požární bezpečnosti stavby, a tedy nevyžadují dalších opatření.

Hasební zásah bude provádět Hasičský záchranný sbor Správa železnic, státní organizace, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu.

Při realizaci stavby musí být dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcí, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti, a to podle protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

Pro zajištění požární bezpečnosti a eliminaci rizika požáru při demoličních a rekonstrukčních pracích za použití řezání plamenem, rozbrušovacími nástroji apod. a při svařecích pracích je nutno, aby byla navržena dodavatelem prací příslušná opatření (požární dozor při práci a následná dohlídka na pracovišti po skončení prací v souladu s požadavky vyhlášky 87/2000 Sb., vybavení pracoviště prostředky požární ochrany - PHP, pokrývka v nehořlavé úpravě) a vhodný technologický postup s ohledem na druh prostředí a hořlavost konstrukcí a materiálů v dané lokalitě.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Požadavky na provedení a předání stavby do užívání

Vstupy kabelů do objektů ze šachty, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou s odolností EI 60 (lze zpřesnit podle požární odolnosti konstrukce, kterou kabely prostupují), třída reakce na oheň nejméně taková, jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují.

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

Tyto požadavky na zajištění potřebné míry požární bezpečnosti se promítnou také do ostatních částí projektové dokumentace a příslušných provozních souborů.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti Bylo výše uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost REI 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru

Střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)“

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované propustky, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí ukončení propustků musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavbou nejsou navržena žádná ochrana před technickou seizmicitou předmětné stavby ani objektů v okolí stavby.

d) ochrana před hlukem

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protihluková opatření.

e) protipovodňová opatření

Na návodní straně tělesa železničního spodku bude v místě nově zřizovaných přísypávek těleso náspu doplněno o ochranu svahů tělesa železničního spodku proti účinkům tekoucí vody podle vzorového listu Ž6. Stávající stavbou nedotčený svah náspu bude ponechán bez ochrany.

f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území je oblasti s výskytem metanu. Stavbou tedy nejsou navrhována žádná opatření vůči těmto vlivům.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavbou se nijak nemění stávající napojovací místa technické infrastruktury.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavbou se nijak nemění připojovací rozměry, výkonové kapacity ani délky.

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

Předmětem stavby je výstavba nového přejezdového zařízení v dané lokalitě. Na obou koncích úprav dochází k napojení na stávající železniční trať. Napojení na stávající silniční infrastrukturu zůstává zachováno beze změn.

Veškeré veřejně přístupné prostory rekonstruované železniční infrastruktury budou bezbariérově dostupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jedná se zejména o nástupiště a přístupy k němu.

V rámci stavby nejsou navrhována žádná nová parkovací stání. Předmětem stavby není ani zřizování nových stezek pro pěší a cyklisty.

Úpravy značení

V rámci stavby dochází k nutnosti změny dopravního značení v místě železničního přejezdu. Tato změna značení je provedena v následujícím rozsahu:

- Ulice Rumunská bude po dokončení stavby jednosměrná, a to ve směru k ulici Bílinská. Důvodem je:
 - Vytvoření výše uvedeno zálivu pro chodce v době uzavření přejezdu.
 - Ostrý úhel odbočení z ulice Bílinská do ulice Rumunská, kterým dochází k najetí vozidel do protisměru
 - Nedostatečná vzdálenost mezi ulicí Bílinská a okrajem přechodu, která neumožňuje zastavení vozidla pro možnost dodržení přednosti chodců na přechodu. Vozidlo se následně stává překážkou v jízdním pruhu ulice Bílinská.
(Objížděná trasa je zajištěním odbočením z ulice Bílinská již do ulice Novoveská, která je v délce 223m namísto 206m.)
- Na rohu ulic Bílinská a Rumunská se nachází již rozrostlá dřevina-kleč, která bude v rámci stavby sestřižena, ab byl zajištěn rozhledový trojúhelník.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby

Traťový úsek Řetenice – Úpořiny leží na trati Řetenice – Lovosice č 166 00 (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální). Trať je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 097 (Lvosice – Teplice v Čechách a zpět), v nákresech jízdních rádek a v TTP je trať označena číslem 539A (Řetenice – Lovosice).

Délkové normativy vlaků nejsou na trati specifikovány.

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení:
 - C3 (20,0 t na nápravu a 7,2 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 50 km.h⁻¹
- skupina přechodnosti 2
- průjezdný průřez GC

Trať je pokryta rádiovým spojením SRD (TRS) na kanálové skupině 66 (Řetenice – Prosetice z) a 65 Bystřany v Č. nz – Úpořiny)

Řešený traťový úsek se nachází v Ústeckém kraji, spadá do obvodu SSZ, OŘ Ústí nad Labem, PO Ústí nad Labem.

Traťová rychlost a zábrzdňá vzdálenost ve stávajícím stavu

Nejvyšší traťová rychlost činí 50 km.h⁻¹ se zábrzdňou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Řetenice – Úpořiny				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý		Lichý	
0,000	ŽST Řetenice			
	40	---		---
0,589	30	---		---
0,700	50	---	30	---
2,990	40	---	50	---
3,240	20	---	40	---
3,310	50	---	20	---
6,400	40	---		---
6,430	50	---		---
8,950	40	---	50	---
9,720	50	---	40	---
11,360	30	---		---
11,400		---	50	---
11,410	50	---	10	---
13,070	40	---	50	---
13,110	50	---	40	---
13,498	ŽST Úpořiny			
		---	50	---

Rychlosti v₁₃₀, v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Jízdy vlaků jsou zabezpečeny obousměrným zabezpečovacím zařízením typu AH ESA07, jedná se o zabezpečovací zařízení 3. kategorie. Trať bez systému AVV.

Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Řetenice – Úpořiny			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Řetenice			
P2091	0,595	III/25338	PZS 3ZBI
P2092	1,086	Účelová komunikace	kříže
P2093	1,394	II/254	PZS 3ZBI
P2094	1,957	Místní komunikace	kříže
P2095	3,140	Místní komunikace	PZS 3SBLI
P2096	3,438	Místní komunikace	PZS 3SBLI
P2097	7,290	III/25337	PZS 3ZBLI
P2098	8,865	III/25826	PZS 3SBI
P2099	13,096	III/25826	PZS 3ZNI
P2085	13,096	III/25337	PZS 3ZBI
ŽST Úpořiny			

Na traťovém úseku se nachází celkem 10 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Řetenice – Úpořiny				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Řetenice – Úpořiny	25	XI	20	XIV

Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů v úseku Řetenice – Úpořiny												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Úpořiny – Řetenice	1	0,176	0,000	1,05	1,02	1,15	1,00	1,00	0,185	0,000	0,185	6

Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

Rozsah dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2020 / 2021, platný od 15. prosince 2020.

Počty vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os	9 / 9	9 / 9	9 / 9	9 / 9	9 / 9	6 / 6	6 / 6
Sv	0 / 1	0 / 1	0 / 1	0 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 1
Osobní celkem	9 / 10	9 / 10	9 / 10	9 / 10	10 / 10	7 / 7	6 / 7
Nákladní celkem	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	9 / 10	9 / 10	9 / 10	9 / 10	10 / 10	7 / 7	6 / 7

Vlaky v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

Osobní doprava

Objednatel vlaků regionální dopravy je Ústecký kraj. Všechny vlaky Os jsou integrovány v rámci dopravního systému DÚK.

Linky osobních vlaků

Linka Os Lovosice – Teplice v Čechách je provozována v taktu 120 min, v ranní dopravní špičce v taktu 60 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny dvou vozovou motorovou jednotkou řady 814.

Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce / možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

Nákladní doprava není na trati pravidelně provozována.

b) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

V řešeném úseku se nenachází žádná železniční stanice nebo kolejové propojení. Traťové zabezpečovací zařízení se navrhuje zachovat stávající, tzn. 3. kategorie dle SŽDC TNŽ 34 2620 automatické hradlo bez rozdělení trati na dva prostorové oddíly.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Základní tvarové řešení drážního tělesa je definováno interními předpisy dráhy, jako jsou např. Vzorové listy železničního spodku. V zásadě se jedná pouze o úpravy související s navázáním drážního tělesa na stávající terén.

Jednotlivé úpravy budou prováděny v souladu s ČSN 839061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

b) použité vegetační prvky

V rámci realizace stavby se předpokládá ochránit všechny nově realizované plochy tak, aby nedocházelo k půdní erozi a ohrožení provozního stavu. Jedná se zvláště o aplikaci hydroosevu, či technických textilií s travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření

Z terénního průzkumu a pedologických sond provedených na zemědělské půdě zájmového území vyplývá, že řešené území je charakteristické zastoupením kambizemí modálních, fluvizemí oglejených a fluvizemí modálních. Kambizemě jsou půdy, které se mohou vyvíjet jak na magmatických, metamorfických a zpevněných sedimentárních horninách, tak i na nezpevněných lehčích až středně těžkých sedimentech. Humus v ornicích se pohybuje od nízkých až do vysokých hodnot. Stejně tak kvalita humusu je značně široká. Fluvizemě jsou půdy charakteristické pouze fluvickými znaky (vrstevnatost, nepravidelné rozložení organických látek). Vytváří se v nivách řek a potoků z povodňových sedimentů. Obsah humusu v ornicích je středně vysoký až vysoký s poměrně dobrou kvalitou.

Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli protierozních opatření. V rámci předmětné stavby nejsou samostatně řešena žádná protierozní opatření. Stavba nezasahuje do žádných stávajících protierozních opatření.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Součástí samostatné přílohy „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné objekty ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

V rámci stavby dojde k několika výlukám/uzavírkám, a to jak z pohledu železničního provozu, tak i silničního provozu v následujícím rozsahu.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebylo zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Železniční doprava

V rámci železniční dopravy bude docházet k výměně železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce. Tyto úpravy si vyžádají nickolejný provoz, který je definován na dobu 5 dnů. Po tuto dobu bude zavedena náhradní autobusová doprava u všech vlaků v plném rozsahu.

V rámci této výluky bude realizována i úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu.

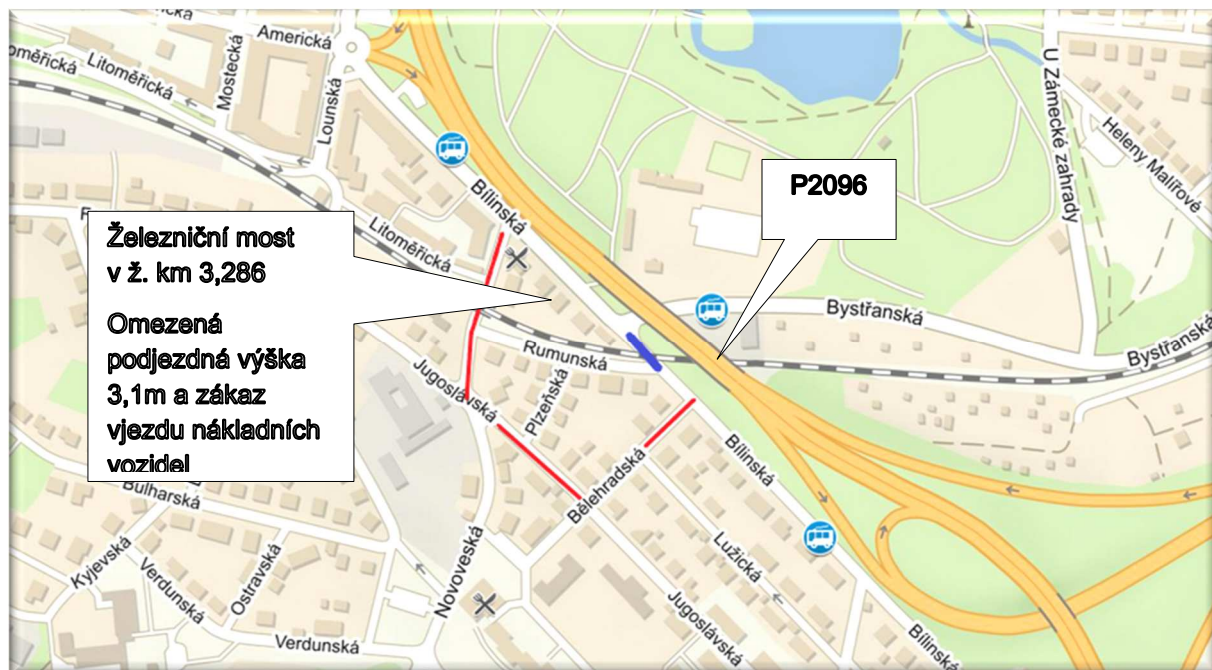
Silniční doprava

Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 5dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P2096. Silniční osobní doprava bude vedena náhradní objízdnou trasou a to ulicemi Novoveská, Jugoslávská a Bělehradská. V ulici Bílinská v místě odbočení do ulic Bělehradská a Novoveská budou osazeny dopravní značky - Zákazová - Zákaz vjezdu všech vozidel (B1) a přikázaný směr (pro odbočení do ulic Novoveská a Bělehradská) (C3a, C3b). Současně bude do objízdné trasy zakázán vjezd nákladních automobilů. Podjezdová výška železničního mostu v ž. km 3,286 je omezena na 3,1m, a je zde ve stávajícím stavu zakázán vjezd nákladní dopravě.

Případná doprava nákladní dopravy s výškou přesahující 3,1m bude vedena po silnici I/13 vedena zpět přes sjezdy Kladruby, případně Pňovičky. Této dopravy by měl být minimální rozsah, vzhledem k tomu, že v lokalitě není situováno území generující nákladní dopravu.

Na vjezdech na silnici Bílinská bude zřízena dopravní značka - Informativní - Slepá pozemní komunikace, IP10a s definicí objízdné cesty.

Zákres objízdné trasy



a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

V rámci stavby dojde ke zřízení mobilní elektrocentrály po dobu zajištění přípojky NN, která je realizována touto stavbou. Zbylé spotřeby jednotlivých médií budou zajištěny návozem na stavbu v době přípravných prací.

b) odvodnění staveniště,

Vzhledem k charakteru stavby a jejího minimálního rozsahu se nepředpokládá problematika s odvodněním staveniště, které má zajištěno odvodnění v rámci železničního spodku již ve stávajícím stavu.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Stavba je plnohodnotně napojena jak na silniční, tak železniční infrastrukturu. Zhotovitel naveze veškeré objemné prvky formou železniční dopravy před zahájením stavby a zajistí jejich uložení v místě stavby.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Stavba se bude odehrávat na drážních pozemcích a pozemcích určené k provozování drážní dopravy. Hlavní stavební činnost bude probíhat mezi 7:00-21:00hodinou při dodržení hlukového limitu 65dB. Případné práce mezi 6:00-7:00 a 21:00-22:00hodinou nesmí překročit 60dB v osídleném území, tedy do vzdálenosti cca 150m od obydlí. V nočních hodinách, tedy mezi 22:00-6:00 se nepředpokládají stavební úpravy, případně se souhlasem orgánů ochrany veřejného zdraví.

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční trať, předpokladem je, že v rámci pravidelné údržby správcem železnice je zajištěno její provozuschopnost a to formou zajištění rozhledových poměrů na přejezdů a pro strojvedoucího na širé trati.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemín,

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Definováno v samostatné části uvedené v dokladové části.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

V rámci dopravně inženýrských opatření je nutné postupovat dle požadavků správců komunikací a v součinnosti s Policií ČR.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Definováno v samostatné části BOZP stavby

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,

Definováno v kapitole B.2.1.i

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Přes přejezd nebude možné po dobu 5dnů provozovat silniční dopravu. Vzhledem k tomu je nadefinována objíždňá varianta pro silniční dopravu, která bude vedena přes ulici Novovesecká, Jugoslávská a přes ulici Bělehradská zpět do ulice Bílinská.

Rozhodující trasa přes vyloučený přejezd P2096 mezi jednotlivými křižovatkami je dlouhá cca 220m s dosahem jízdy automobilové dopravy 1minuta. Objíždňá trasa přes výše uvedené ulice je cca 410m s dosahem jízdy automobilovou dopravou 2minuty. Jedná se o minimální zdržení.

Železniční most na této objíždce má omezenou podjezdnou výšku na hodnotu 3,1m a vzhledem k tomu je nutné v rámci veřejné dopravy uvažovat s vhodnými prostředky nepřesahující tuto výšku.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Definováno v celkové situaci stavby v části C Situační výkresy. Staveniště je dostupné i z pohledu železniční dopravy, která by měla být upřednostněna před silniční dopravou. Zařízení staveniště je poměrně malého rozsahu, ale lze využít i jednotlivé manipulační a nakládací plochy v železničních stanicích Úpořiny a Řetenice.

B.8.2 Výkresy

Nedokládají se

Stavba je rozdělena dle jednotlivých postupů uvedených v bodě B.8.4. Vzhledem k tomu, že se jedná o několik staveb, které jsou vzájemně provázané, je nutné harmonogram stavby tvořit společně s ostatními stavbami. Vzhledem k tomu je nadefinován následující harmonogram staveb definovaný dle týdnu v roce 2022.

Stavba přejezdu	Měsíc roku 2022																																															
	3					4					5					6					7					8					11																	
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	44	45	46	47	48																
P2096	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-		4																			

1. **Přípravné práce** – jedná se o zřízení jednotlivých deponií materiálů (kabelizace, žlaby, přejezdové konstrukce v místě zařízení stavenišť). V rámci přípravných prací budou prováděny jednotlivé kabelové trasy, a to zřízení výkopů v podobě sond a dalších částí.
2. **Výluky** – jedná se o části stavby, které je nutné realizovat v podobě výluky železniční a silniční dopravy. Tedy z pohledu stavby období o délce cca 5 dnů. Po tuto dobu dojde k demontáži přejezdových konstrukcí a osazení reléových domků a dalších částí, které mohou výrazně omezovat, či ohrožovat bezpečnost silničního a železničního provozu.
3. **Aktivace** – jedná se o závěrečnou část stavby, kdy dochází k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, případně jedná se o dobu, pro kterou je toto zařízení připravováno k aktivaci.
4. **Předání stavby** – jedná se již o dokončování jednotlivých činností, a to je plná kolaudace stavby a odstranění vad a nedodělků, a to včetně zajištění dokumentace skutečného provedení stavby. Zde je však nutné si uvědomit, že skutečné provedení je nutné předat jako celek v traťovém úseku včetně souvisejících staveb!

Jsou uvedeny v příloze B.6., případně v rámci SO a PS s definicí jejich vzniku. Z pohledu charakteru stavby se jedná o zanedbatelné množství.

Odvodnění železničního spodku je řešeno pomocí příkopů, trativodů nebo příkopovými žlaby. Standardně jsou k odvodnění kolejíště navrženy otevřené příkopy, které jsou vyprofilovány a výškově upraveny tak, aby odpovídaly nově navržené niveletě dle podélného profilu a zajišťovaly odvodnění navržených sanačních vrstev, zářezových a násypových svahů. V místě železničního přejezdu je odvodnění vrstev pražcového podloží zajištěno pomocí stávajícího trativodu. V místech, kde stísněné poměry nedovolily použít standardní odvodnění pomocí otevřených příkopů, je navrženo použití prefabrikovaných příkopových žlabů (UCH). Dešťové vody z uvedeného systému odvodnění je navrženo vyústit v místě propustků a dále do přilehlé vodoteče.