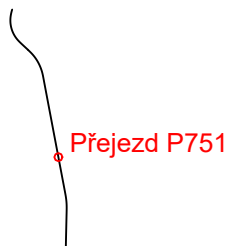


Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
O01	09/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vladimír Košan

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>KTA technika, s.r.o.</b>		
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň		
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz		
Zhotovitel objektu:	<b>KTA technika, s.r.o.</b>		
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň		
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Ing. Irena Hrnčířová	Ing. Vladimír Košan	Ing. Irena Hrnčířová	Ing. Vladimír Košan

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P751 v km 56,357 na trati Domažlice - Planá</b>			Označení (S-kód): S632000188
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: <b>B</b>
Název objektu:	---			Označení objektu/komplexu: ---
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva			Číslo přílohy: <b>1_B</b>
Název dílčí části přílohy:	---			Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Plzeňský	Bor u Tachova	0331 26		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	09/2021	33x A4	---	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 1 8 8	-	D U S P	- - - - - B	- - - - - X X	- 1 - - - B	- O 0 1

Dokumentace ve stupni DUSP+PDPS

## Obsah

B.1.	Souhrnná technická zpráva .....	1
B.1.1.	Zhodnocení staveniště .....	1
B.1.2.	Průzkumy a podklady .....	1
B.1.3.	Ochranná pásma .....	1
B.1.4.	Koncepce stavby.....	2
B.1.4.1.	Stávající stav .....	2
B.1.4.2.	Účel stavby .....	2
B.1.4.3.	Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu.....	2
B.1.4.4.	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.....	3
B.1.4.5.	Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO .....	3
B.1.4.6.	Návrh požadavků na postupné provádění stavby .....	12
B.1.4.7.	Požadavky stavby na zdroje .....	13
B.1.4.8.	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	13
B.1.4.9.	Napojení na dopravní systém.....	13
B.1.4.10.	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	13
B.1.4.11.	Bezpečnost práce .....	13
B.1.4.12.	Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	14
B.1.4.13.	Podmiňující předpoklady.....	14
B.1.4.14.	Statické výpočty .....	14
B.1.5.	Údaje o splnění stanovených podmínek .....	14
B.1.6.	Příprava pro výstavbu.....	14
B.1.7.	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....	14
B.1.8.	Výjimky z předpisů .....	14
B.2.	Provozní a dopravní technologie .....	15
B.3.	Vliv stavby na životní prostředí .....	16
B.3.1.	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....	16
B.3.2.	Péče o životní prostředí .....	17
B.3.3.	Odpadové hospodářství: .....	22
B.4.	Opatření pro případ havárie .....	23
B.5.	Odolnost a zabezpečení stavby.....	25
B.6.	Energetické výpočty .....	27
B.7.	Protikorozní ochrana.....	27
B.8.	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	27
B.9.	Dopravní opatření .....	27
B.10.	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....	28
B.11.	Úspora energie a ochrana tepla.....	28
B.12.	Ochrana obyvatelstva .....	28
B.13.	Bezbariérové užívání .....	29
B.14.	Zásady organizace výstavby .....	29
B.14.1.	Technická zpráva.....	29
B.14.2.	Schéma stavebních postupů .....	32
B.14.3.	Havarijní plán .....	32
B.14.4.	Dokumenty koordinátora BOZP .....	32

## **B.1. Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1. Zhodnocení staveniště**

V rámci stavby dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P751 v km 56,357 trati Domažlice – Planá u Mariánských Lázní.

Dopravní nároky na dopravní infrastrukturu v okolí stavby nejsou významné, většina strojů a materiálu je možné dopravit po silnici nebo železnici.

Rekonstrukcí PZZ dojde ke zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na přejezdu.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude postaven nový technologický reléový domek (RD)
- budou osazeny nové stojany závor s polovičními závory a světelnými skříněmi
- budou osazeny nové světelné přejezdníky
- bude provedena nová kabelizace ke stojanům závor, přejezdníkům a snímačům počítače náprav
- bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce
- bude provedena rekonstrukce železničního svršku
- bude zřízena nová elektrická přípojka od přejezdu
- bude provedena úprava odvodnění v okolí rekonstruovaného přejezdu

Rozsah stavby: km 55,702 – 57,530

### **B.1.2. Průzkumy a podklady**

Projektová dokumentace je zpracována na základě požadavků zadavatele obsažených ve zvláštních technických podmínkách v rámci výběrového řízení dodavatele projektové dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- smlouva o dílo
- místní šetření
- geodetické a mapové podklady
- vyjádření jednotlivých správců sítí a správních orgánů
- příslušné normy a předpisy
- směrnice generálního ředitele č.11/2006 v platném znění
- katastrální mapy
- biologický průzkum

### **B.1.3. Ochranná pásma**

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:

- Správa železnic, státní organizace
- ČEZ Distribuce, a.s.

- CETIN a.s.
- GasNet, s.r.o.
- TaNET Borsko s.r.o.
- Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s.

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.

#### **B.1.4. Koncepce stavby**

##### **B.1.4.1. Stávající stav**

Na přejezdu P751 je zřízeno přejezdové zabezpečovací zařízení AŽD71 s elektronickými doplňky bez závor, kategorie PSZ 3SBL, s přenosem stavu PZS na přejezdníky X-559 a X-568. Ovládání přejezdu je automatické, pomocí počítačů náprav. Drážní doprava je v úseku Bělá nad Radbuzou – Tachov provozována podle předpisu SŽDC D3, zábrzdna vzdálenost v úseku Domažlice – Pasečnice – Planá u Mariánských Lázní je 400m. Maximální traťová rychlost v úseku Stráž u Tachova – Bor je 60 km/h.

Dopravní telekomunikační síť je zajištěna přes traťový okruh ŽST Bělá nad Radbuzou – ŽST Bor (spojení mezi výpravčími těchto stanic). Stávající TK 5XN0,8 není plněný proti šíření vlhkosti.

Stávající přípojka elektrické energie pro přejezd je 1f 16A.

Konstrukce železničního svršku v přejezdu P751 v km 56,357 tvoří dřevěné pražce rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé. Kolejnice tvaru S49, kolej je stykovaná. Železniční svršek vně přejezdu je tvořen dřevěnými pražci z roku 1978 a kolejnicemi tvaru S49 z roku 1972 s tuhým rozponovým upevněním a vykazuje značné opotřebení. Na kolejové pole pod přejezdovou konstrukcí o délce 27m navazuje z obou stran bezstyková kolej.

Přejezdová konstrukce je tvořena živičnou konstrukcí z asfaltového betonu s kolejnicovým žlábkem uloženým na upravených podkladnicích v přímě koleji. Šířka přejezdu je 18,4m včetně přechodu pro pěší navazujícího na chodník. V okolí přejezdu je nefunkční odvodnění.

##### **B.1.4.2. Účel stavby**

Hlavním cílem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení a doplní závor za účelem zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na přejezdu P751 křížícím silnici II/605. Společně s tímto bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce.

##### **B.1.4.3. Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu**

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách Správy železnic. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení Správy železnic, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách staveb státních drah, schválených pod č.j. TÚDC-15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací. Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie.

#### B.1.4.4. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy Správy železnic, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí. Vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko urbanistické řešení. Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standardu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na drahách.

#### B.1.4.5. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

##### PS 11-01-31 PZZ přejezdu P751 v km 56,357

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce technologie PZZ přejezdu P1751 v Boru. Nově bude použito zařízení 3. kategorie PZS 3ZBL s polovičními závory umístěnými rovnoběžně s osou koleje. Přejezd bude osazen čtyřmi stojany závor a dvěma výstražníky. Budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami. Stojany závor budou postaveny na nový betonový základ a osazeny světelnými skříněmi. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami v provedení LED. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu a světelné skříně výstražníků budou doplněny dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité výstražné kříže A32a nebudou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

Technologie PZZ bude umístěna do nového betonového reléového domku (RD), umístěném vpravo před přejezdem ve směru staničení. Kolem RD bude zřízena (v možném rozsahu) zpevněná plocha šíře min. 1 m z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace. U domku bude umístěna společná přístrojová skříň obsahující skříňku místního ovládání, telefonní objekt a rozvaděč elektrické přípojky.

PZZ bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí být dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP.

Informace o stavu přejezdu bude předávána strojvedoucímu pomocí přejezdníků. Přejezdníky budou umístěny na zábrzdnu vzdálenost min. 400.

Pro spouštění a anulaci přejezdu vlaku budou využity stávající a nové snímače počítače náprav umístěné v přilehlých traťových úsecích. Nová skříň počítače náprav bude umístěna v novém RD přejezdu P751. Stávající skříň bude demontována. Nově instalované počítače náprav a detektory kol budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability a budou doloženy ES certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně Technického souboru. Použité počítače náprav pak musí být preferovaného typu dle ČSN CLC/TS 50 238-3 a budou zavedeny pro provoz na síti Správy železnic, státní organizace.

Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé. Na závorách v prostoru přehrazujícím chodník budou umístěny mechanické zarážky slepecké hole.

V blízkosti přejezdu bude doplněno nebo vyměněno svislé a vodorovné dopravní značení:

- Bude provedena výměna 2 ks stávajících DZ č. A30 – železniční přejezd bez závor za nové DZ č. A29 – železniční přejezd se závorami
- Na pozemní komunikaci před přejezdem (v obou směrech) bude doplněno V DZ V 5 – příčná čára souvislá, V 1a – podélná čára souvislá a V 4 – vodící čára (VDZ bude součástí souboru SO 11-13-01).

Jako náhradní zdroj elektrické energie bude použit akumulátor s delší životností v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení.

#### PS 11-02-11 Železniční sdělovací zařízení – místní kabelizace

V rozsahu výkopových od PB1 do ŽST Bor u Tachova prací bude položen nový traťový kabel TCEPKPFLEY 5XN0,8 a tři HDPE trubky (modrá, černá, fialová). V úseku mezi PB1 a ŽST Bor u Tachova bude stávající traťový kabel nahrazen v celém rozsahu. Stávající traťový kabel je ukončen v dopravní kanceláři za vstupními dveřmi a propojem protažen do stávající rackové skříně. Nový traťový kabel bude v místě počítačového bodu PB1 naspojován na stávající. V ŽST Bor u Tachova bude ve výpravní budově nový traťový kabel zapojen do stávající rackové skříně, na místo stávajícího traťového kabelu (propoje).

V blízkosti nového reléového domku bude umístěn nový rozvaděč SIS1, do kterého bude oboustranně zatažen nový sdělovací kabel TCEPKPFLEY 5XN0,8 a ukončen na svorkovnicích LSA. Všechny průběžné žíly budou propojen. Z rozvaděče SIS1 bude výpichem napojen nový VTO ve společné přístrojové skříně.

#### SO 11-76-01 Elektrická přípojka NN přejezdu P751 v km 56,357

V rámci tohoto SO bude zřízena nová přípojka NN, 3 fázová, včetně výměny pojistkové skříně (HDS) na betonovém stožáru ČEZ.

Zřízen bude nový kabelový svod kabelem AYKY-J 4x16 od pojistkové skříně na sloupu do země a dále bude kabel veden do pojistkové skříně umístěné u nového reléového domku přejezdu P751. V nové pojistkové skříně budou umístěny pojistky 3x25A. Z ní bude následně napojen elektroměrový rozvaděč RE 09. V něm bude umístěno hlavní měření ČEZ Distribuce a hlavní jistič 3x20A/B. Z rozvaděče RE 09 bude kabelem CYKY-J 4x10 napojen rozvaděč NZ, který bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy. V rozvaděči NZ bude osazeno jištění odvodního kabelu do RD jističem 3x13A/B, přepětové ochrany a přepínač náhradního zdroje napájení NZ – SÍŤ. Vně rozvaděče bude osazena 3fázová zásuvka pro připojení náhradního napájení (elektrocentrály).

#### SO 11-10-01 Železniční svršek u přejezdu P751 v km 56,357

Projekt rekonstrukce železničního svršku a přejezdové konstrukce vychází ze znalosti místních poměrů, dopravního zatížení silniční dopravou silnice II. třídy a na základě podkladů a informací od objednatele.

- Směrové poměry koleje

Kolej v místě přejezdu zůstane přímé, úprava GPK se provede v celkové délce 215,836 m mezi ZÚ km 56,239 404 a KÚ km 56,455 240.

Osa je navržena tak, že v rozsahu:

- ZÚ km 56,239 404 - ZÚ = KO km 56,259 445 je navržen výběh do stávajícího stavu
- ZÚ = KO km 56,259 445 - KÚ = ZO km 56,430 040 osa respektuje nestavební projekt poskytnutý investorem
- KÚ = ZO km 56,430 040 - KÚ km 56,455 240 je navržen výběh do stávajícího stavu.

Směrové parametry byly navrženy s ohledem na minimalizaci bočních posunů vůči stávající ose koleje.

Tabulka navržených směrových poměrů koleje:

označení	staničení	směrový prvek	délka[m]
ZÚ	km 56,239 404	Přímá	5,000
ZO	km 56,244 404	Oblouk R=13000m; V=60km/h; D=0mm; l=4mm; alfas=0,0663°	15,041
ZÚ = KO	km 56,259 445	Přímá	170,595
KÚ = ZO	km 56,430 040	Oblouk R=29000m; V=60km/h; D=0mm; l=2mm; alfas=0,0300°	15,200
KO	km 56,445 240	Přímá	10,000
KÚ	km 56,455 240		

- Sklonové poměry koleje

Niveleta koleje kopíruje stávající stav s kladnými zdvihy v celém úseku úprav GPK. V rámci stavby budou zřízeny lomy sklonu dle tabulky níže.

Niveleta temene kolejnice je navržena tak, že na začátku a konci úprav navazuje na stávající osu koleje.

Tabulka navržených sklonových poměrů koleje:

staničení	výška[B.p.v.]	sklon[‰]	délka[m]	Rv[m]	tz[m]	yv[m]
km 56,239 404	472,272	-2,894 / -2,894	17,604			
km 56,257 008	472,221	-2,894 / -4,328	125,488	2000	1,434	0,001
km 56,382 496	471,678	-4,328 / -16,494	69,744	2000	12,166	0,037
km 56,452 240	470,528	-16,494 / -14,200	3,000	2600	2,983	0,002
km 56,455 240	470,485	-14,200 / -14,200				

- Železniční svršek

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 79,09 m vyřízne a vyjme. V celém rozsahu se železniční svršek se nahradí novým. Řezy koleje budou v km 56,315 428 a km 56,394 518. Nový železniční svršek je navržen z nových kolejnic S 49 (třída oceli R260) na nových betonových pražcích délky 2,42 m o hmotnosti 270 kg. V místě přejezdových konstrukcí v rozsahu km 56,349 273 - km 56,370 873 bude rozdělení pražců „u“, v rozsahu km 56,315 428 - km 56,349 273 a km 56,370 873 - km 56,394 518 bude rozdělení pražců „c“. Sestava železničního svršku bude tvořena žebrovými podkladnicemi a tuhým upevněním svěrkami ŽS4, typ upevnění „K“. Upevnění kolejnic v místě přejezdových konstrukcí bude v antikorozi úpravě, celkem se jedná o drobné kolejivo na 37 ks betonových pražců.

Kolejové lože (KL) bude z drceného kameniva frakce 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože bude nové a upravené do předepsaného tvaru. V místech, kde bude provedena pouze úprava GPK bude kolejové lože doplněno do požadovaného profilu.

Směrová a výšková úprava vychází ze stávajícího stavu GPK, požadavků investora a poskytnutých podkladech v podobě projektu stávající osy koleje (psok). Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví trojím podbitím v délce 215,836 m mezi ZÚ km 56,239 404 a KÚ km 56,455 240. V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 215,836 m mezi ZÚ km 56,239 404 a KÚ km 56,455 240 po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdové konstrukce přejezdu P751, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice, vyznačení objízdné trasy a výluky na trati v celkové době 1N.

Bezstyková kolej (BK) bude upravena a zřízena v celé délce nového železničního svršku a bude přivařena ke stávající BK. V rámci realizace bude upravena upínací teplota dle předpisu SŽDC S3/2.



SO 11 – 11 – 01 Železniční spodek na přejezdu P751 v km 56,357

V závislosti na požadavcích přejezdové konstrukce, zesílené konstrukce pražcového podloží a výsledcích geotechnického průzkumu byl navržen železniční spodek v tomto složení (ve směru od shora):

- V místě zesílené konstrukce pražcového podloží
  - pláň tělesa železničního spodku – pravostranná 5% –  $E_{pl}$ , ZKPP = 73,3 MPa
  - konstrukční vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32kv tl. 200 mm, ( $I_d=0,95$ )
  - štěrkodrt' fr. 0/22 stmelená cementem tl. 300 mm ( $I_d=1,00$ , PS=100%)  
minimální pevnost stabilizace C8/10
  - štěrkodrt' fr. 0/22 stmelená cementem tl. 300 mm ( $I_d=1,00$ , PS=100%)  
minimální pevnost stabilizace C8/10
  - zemní pláň s úpravou a zhutněním – pravostranný sklon 5%
  
- V místě konstrukce pražcového podloží na širé trati
  - pláň tělesa železničního spodku – pravostranná 5% –  $E_{pl}$ , ZKPP = 73,3 MPa
  - konstrukční vrstva ze štěrkodrti fr. 0/32kv tl. 200 mm, ( $I_d=0,95$ )
  - štěrkodrt' fr. 0/22 stmelená cementem tl. 300 mm ( $I_d=1,00$ , PS=100%)  
minimální pevnost stabilizace C8/10
  - zemní pláň s úpravou a zhutněním – pravostranný sklon 5%

U výše popsaných skladeb železničního spodku se při hutnění po vrstvách na každé vrstvě spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti. Pláně tělesa železničního spodku budou mít minimální moduly přetvárnosti  $E_{pl,zkpp} = 70$  MPa a  $E_{pl} = 30$  MPa. Na zemní pláni a konstrukční vrstvě železničního spodku bude při realizaci zjištěn modul přetvárnosti, tak aby bylo na zemní pláni a pláni tělesa železničního spodku dosaženo požadovaných hodnot. Úprava konstrukčních vrstev železničního spodku bude realizována v celkové délce 79,090 m a to včetně náběhových klínů.

Konstrukce železničního spodku bude tvořena takto:

- km 56,315 428 - km 56,316 428 – náběhový klín
- km 56,316 428 - km 56,343 273 – konstrukce KPP v plné výšce
- km 56,343 273 - km 56,344 273 – náběhový klín
- km 56,344 273 - km 56,370 873 – konstrukce ZKPP v plné výšce
- km 56,370 873 - km 56,371 873 – náběhový klín
- km 56,371 873 - km 56,393 518 – konstrukce KPP v plné výšce
- km 56,393 518 - km 56,394 518 – náběhový klín

V rámci stavby se s ohledem na třídu pozemní komunikace křížící železniční trať uvažuje se skladbou zesílené konstrukce pražcového podloží odpovídající typu 6 ZKPP. Ve smyslu předpisu SŽ S4, přílohy 24 bodu 18 je navržena délka přechodové oblasti 5,0 m.

**Důležité upozornění:**

Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou železniční a silniční výluky 9 dní

Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí stavby.

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno novým podélným pravostranným trativodem celkové délky 138,214 m ve sklonu 5 ‰ ve směru staničení trati. Trativodní potrubí bude z trub děrovaných s celkem třemi plastovými šachtami DN 400 s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PEHD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost, bude použit profil DN 150, trativodní potrubí bude částečně perforované v úhlu 220°. Potrubí bude umístěno perforacemi směrem nahoru. Trativod bude vyústěn do zpevněného příkopu z příkopových žlabů J-malých. Trativod bude vyústěn z KŠ4 svodným potrubím dl. 2m.

Na celé délce trativodu bude umístěno celkem 5 šachet (1x vrcholová šachta VŠ1 a 4x kontrolní šachta KŠ1 a KŠ4).

- Trativod bude realizován v rozsahu km 56,316 428 - km 56,454 641.

Výplň trativodu bude tvořena:

- štěrk frakce 16/32 mm
- trativodní roura PEHD DN 150
- separační geotextilie s pevností v tahu min. 24 kN/m
- vyrovnávací vrstva ze štěrku frakce 4/8 tl. 50 mm
- trativod bude v místě přejezdové konstrukce podbetonován betonem tř. C 20/25 tl. 100 mm

V rámci tohoto stavebního objektu budou dále provedeny tyto úpravy:

Úprava příkopu vlevo před přejezdem:

- Rozsah km 56,305 428 – km 56,347 412. Dojde ke zpevnění stávajícího příkopu v délce 42 m. Podélný sklon bude 4,33‰ ve směru staničení. Tvarovky J-malé s poklopem budou uloženy do podkladního betonu třídy C 20/25 min. tl. 100 mm. Přechody mezi jednotlivými úpravami příkopu budou tvořeny dlažbou z lomového kamene na min. délce 1 m. Příkop bude v km 56,347 412 navazovat na stávající zatrubnění pod silnicí II. třídy, které bude v rámci stavby pročištěno.
- Pročištění příkopu v rozsahu km 56,224 337 – km 56,305 428.

#### Úprava příkopu vpravo před přejezdem:

- Rozsah km 56,305 428 – km 56,310 309. Dojde ke zpevnění stávajícího příkopu v délce 5 m. Podélný sklon bude 4,33‰ ve směru staničení. Tvarovky J-malé s poklopem budou uloženy do podkladního betonu třídy C 20/25 min. tl. 100 mm. Přechody mezi jednotlivými úpravami příkopu budou tvořeny dlažbou z lomového kamene na min. délce 1 m.
- Rozsah km 56,310 309 – km 56,344 970. Dojde ke zpevnění příkopu příkopovými tvarovkami TZZ 3 v délce 35 m. Podélný sklon bude 25,00‰ a 4,33‰ s lomem sklonu v km 56,331 439, sklon bude ve směru staničení. Příkop bude zaústěn do stávajícího kanalizačního řádu ve správě Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s., zaústění bude provedeno prefabrikovanou horskou vpusť.
- Pročištění příkopu v rozsahu km 56,234 400 – km 56,305 428.

#### Úprava příkopu vlevo za přejezdem:

- Rozsah km 56,376 954 – km 56,427 247. Dojde ke zpevnění stávajícího příkopu v délce 51 m. Podélný sklon bude 12,02‰, sklon bude ve směru staničení. Tvarovky J-malé s poklopem budou uloženy do podkladního betonu třídy C 20/25 min. tl. 100 mm. Přechody mezi jednotlivými úpravami příkopu budou tvořeny dlažbou z lomového kamene na min. délce 1 m. Příkop bude v km 56,376 954 navazovat na stávající zatrubnění pod silnicí II. Třídy, které bude v rámci stavby pročištěno.
- Pročištění příkopu v rozsahu km 56,476 745 – km 56,494 745.

#### Úprava příkopu vpravo za přejezdem:

- Rozsah km 56,372 000 – km 56,476 745. Dojde ke zpevnění stávajícího příkopu v délce 105 m. Podélný sklon bude 11,07‰, 16,49‰ a 4,00‰ s lomy sklonu v km 56,376 954 a km 56,455 240, sklon bude ve směru staničení. Tvarovky J-malé s poklopem budou uloženy do podkladního betonu třídy C 20/25 min. tl. 100 mm. Přechody mezi jednotlivými zpevněními budou tvořeny dlažbou z lomového kamene na min. délce 1 m.
- Pročištění příkopu v rozsahu km 56,476 745 – km 56,494 745.

#### Ocelové zábradlí:

- Z důvodu svedení chodců před nově zřizované světelné zabezpečovací zařízení přejezdu u výstražníku E1/E2 (ve směru na Bor) osazeno nové zábradlí. Zábradlí bude vytvořeno z ocelových rour vnějšího průměru 50 mm, výška zábradlí bude 1,1 m. Minimální vzdálenost zábradlí od osy koleje bude 3,1 m. Zábradlí bude na pěti místech zabetonováno do rostlého terénu betonem C12/15 s hloubkou založení min. 0,8 m pod úroveň terénu. Zábradlí bude opatřeno proti korozi pozinkováním a antikoročním nátěrem v barvě odstínu DB 703. Celkové délka nového zábradlí bude 4,8 m.

Na všech úpravami dotčených místech dojde k úpravě terénu a bude provedeno ohumsování a osetí travním semenem.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu s TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, předpisem SŽ S4 a se Vzorovými listy železničního spodku SŽDC Ž3.

#### SO 11 – 13 – 01 Přejezdová konstrukce přejezdu P751 v km 56,357

- Přejezdová konstrukce – zatížení silniční dopravou

Přejezdová konstrukce rekonstruovaného přejezdu bude délky 13,2 m. Je navržena celopryžová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími panely s betonovými závěrnými zídkami určena pro použití na velmi zatížené silniční přejezdy s vyšším počtem přejezdů těžkých nákladních vozidel. Přejezdovou konstrukci tvoří 2x 11 ks vnějších panelů a 11 ks vnitřních panelů. Skladebný modul celopryžové přejezdové konstrukce je 1,2 m. Vnější panely jsou navrženy šířky min. 900 mm (kolmo k ose koleje), tak aby vzniknul prostor min. 200 mm mezi hlavou pražce a závěrnou zídkou. Vnější panely jsou uloženy na betonové závěrné zídky min. délky 13,2 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základové prefabrikáty. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm. K dosažení mimořádné únosnosti budou vnější panely uloženy na hliníkových nosičích.

Délka přejezdové konstrukce byla navržena s ohledem na skladebný modul přejezdové konstrukce, dále také na šířku silnice a minimální volnou šířku pozemní komunikace 5,0 m.

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

V prostoru mezi přejezdovými konstrukcemi bude umístěna pojistka proti posunu, kterou bude stabilizována přejezdová konstrukce s modulem 1,2 m na silnici II. třídy.

#### Důležité upozornění:

Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou železniční a silniční výluky 9 dní

Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí stavby.

- Přejezdová konstrukce – zatížení chodci

Přejezdová konstrukce nového přechodu pro chodce, který bude součástí přejezdu P751, bude délky 5,4 m. Je navržena celopryžová konstrukce tvořena vnitřními a vnějšími panely s betonovými závěrnými zídkami určena pro zatížení chodci. Přejezdovou konstrukci tvoří 2x 5 ks vnějších panelů a 5 ks vnitřních panelů. Skladebný modul celopryžové přejezdové konstrukce je 0,9 m. Vnější panely jsou navrženy min. šířky 900 mm (kolmo k ose koleje), tak aby vzniknul prostor min. 200 mm mezi hlavou pražce a závěrnou zídkou. Vnější panely jsou uloženy na betonové závěrné zídky min. délky 5,4 m na každé straně přechodu. Závěrné zídky jsou uloženy na základové prefabrikáty. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

- Konstrukce vozovky

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající silnice II. třídy. Úhel křížení železniční trati s komunikací je 49°.

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje ve vzdálenosti 7,85 m vlevo a 10,00 m vpravo ve směru staničení tratě, od křížení osy koleje s osou komunikace.

Nová konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D1-N-2, TDZ III, podloží PIII.

Skladba vozovky:

• Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11+	40 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PSA	(0,3 kg/m <sup>2</sup> )	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PSA	(0,3 kg/m <sup>2</sup> )	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 22+	90 mm	ČSN EN 13108-1
• Štěrkoдрť 0/32, A	ŠD	200 mm	ČSN 73 6121
• Štěrkoдрť 0/32, A	ŠD	min. 150 mm	ČSN 73 6121

Deformační moduly:

• na zemní pláni	Edef,2 ≥ 45 MPa
• na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD	Edef,2 ≥ 70 MPa
• na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD	Edef,2 ≥ 110 MPa

Příčný sklon vozovky bude v blízkosti přejezdu totožný s podélným sklonem tratě. Průběh nivelety vozovky silnice je upraven, tak byl přejezd přes přejezdovou konstrukci plynulý, úprava povrchu vozovky je patrná z výkresů.

Silnice bude na pravé straně ve směru na Bor oddělena od zeleného pruhu a chodníku silniční obrubou o rozměrech 150 x 250 x 1000 [mm] s nášlapem +120 mm a přídlažbou š 100 mm. Silniční obruba a přídlažba budou uloženy do betonového lože z betonu C 20/25. Prostor mezi novou silniční obrubou a chodníkem bude tvořen zeleným pruhem a bude zde provedeno ohumusování a osetí. Silniční obruba v místě přejezdové konstrukce bude s nášlapem 0 mm s náběhem na +120 mm na délce 1 m silniční obruby.

V místech styku stávajícího a nového asfaltového krytu a nového asfaltového krytu se závěrnou zídou dojde k proříznutí styčné spáry a zalití spáry asfaltovou modifikovanou závlčkovou hmotou.

#### - Konstrukce chodníku

Nově vybudovaná přejezdová konstrukce pro chodce bude propojena novým chodníkem, tak aby navazoval na stávající chodníky po obou stranách tratě. V rámci stavby dojde k úpravě zakončení stávajících chodníků a bude vybudován nový chodník jako propoj. Varovné a signální pásy budou realizované od místa půdorysného průřezu nových závor ve směru od koleje, signální pásy budou napojené na umělé vodící linie. Veškeré úpravy jsou patrné v výkrese „SITUACE“.

Konstrukce chodníku bude uložena do chodníkových obrub o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m]. Obruba blíže k silnici bude zapuštěna, druhá obruba bude realizována s nášlapem +60 mm a bude tvořit umělou vodící linii. Základní příčný sklon chodníku bude 2% ve směru k silnici, v místech styku s přejezdovou konstrukcí bude příčný sklon stejný s podélným sklonem koleje.

Nová konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

Skladba vozovky:

- |   |                                  |    |        |
|---|----------------------------------|----|--------|
| • | Betonová dlažba                  | DL | 60 mm  |
| • | Kladelcí vrstva ze štěrku 4/8, A | Š  | 30 mm  |
| • | Štěrkodrt 0/32, A                | ŠD | 150 mm |

Deformační moduly:

- |   |                             |                 |
|---|-----------------------------|-----------------|
| • | na zemní pláni              | Edef,2 ≥ 30 MPa |
| • | na konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 50 MPa |
| - | Dopravní značení            |                 |

V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy silnice II. Třídy, z důvodu vyšší životnosti použity úpravy VDZ plastické. Bude provedeno vodorovné dopravní značení V1, V4 a V5. Vše je patrné s výkresové části projektové dokumentace.

- Rozhledové poměry

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZZ, t.j. pro rychlost drážního vozidla 10 km/h jsou patrné v technologické části výkresové dokumentace.

#### **B.1.4.6. Návrh požadavků na postupné provádění stavby**

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. odkroviňování, kácení náletových a vyšších dřevin
2. výkopové práce a kabelizace
3. stavební práce na přejezdové konstrukci, železničním svršku a spodku
4. osazení a zapojení stojanů závor
5. montáž nového reléového domku
6. dokončení stavebních prací
7. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
8. demontáž starých prvků zabezpečovacího zařízení včetně reléového domku
9. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu

Součástí realizační dokumentace (RDS) bude vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem. Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ově-

řena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/1995 Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

#### **B.1.4.7. Požadavky stavby na zdroje**

Požadavky na zdroje nejsou touto dokumentací řešeny.

#### **B.1.4.8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Povrchové vody jsou odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní pozemky. Dojde k úpravě stávajícího nezpevněného příkopu v blízkosti přejezdu v délce 35 m, příkop bude nezpevněn a bude zaústěn do stávajícího kanalizačního řadu ve správě Vodárny a kanalizace Karlovy Vary, a.s. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

#### **B.1.4.9. Napojení na dopravní systém**

Jedná se o stávající železniční přejezd. Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

#### **B.1.4.10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

V průběhu stavby dojde ke kácení dřevin. Náhradní výsadba není požadována.

#### **B.1.4.11. Bezpečnost práce**

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení Správy železnic, železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Jsou zde stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky



- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

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.

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka Správy železnic.

#### **B.1.4.12. Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie.

#### **B.1.4.13. Podmiňující předpoklady**

##### Přeložky inženýrských sítí:

V dokladové části jsou uvedeny všechny známé inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Po zjištění a zakreslení polohy stávajících sítí není nutné v rámci této stavby realizovat přeložky těchto sítí.

##### Připojení na stávající technické vybavení území:

Připojení na stávající technické vybavení území není v rámci této stavby řešeno.

##### Jiná omezující opatření:

Nejsou předmětem stavby.

#### **B.1.4.14. Statické výpočty**

V rámci stavby nejsou statické výpočty řešeny.

#### **B.1.5. Údaje o splnění stanovených podmínek**

Jedná se o stupeň projektové dokumentace ve stupni DUSP. V rámci zpracování projektové dokumentace byly splněny veškeré podmínky. Veškeré projektové práce byly založeny na projednávání na poradách, konferenčních projednáních a na připomínkovém řízení jednotlivých složek Správy železnic.

#### **B.1.6. Příprava pro výstavbu**

Obvod stavby se nachází na pozemcích Správy železnic, města Bor a Správy a údržby silnic Plzeňského kraje.

#### **B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí**

V rámci stavby dojde k výkupu částí pozemků podle majetkoprávní části geodetické dokumentace.

#### **B.1.8. Výjimky z předpisů**

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného



typu zařízení požádat o souhlas s projektováním, potom o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích Správy železnic.

## B.2. Provozní a dopravní technologie

Provozovatel:	Správa železnic, státní organizace		
Správce:	Správa železnic, OŘ Plzeň		
<b>Identifikace řešeného úseku:</b>			
Traťový úsek číslo (dle knižního JŘ)	184 Domažlice – Planá u Mariánských Lázní		
Traťový úsek číslo (dle GVD)	717A Domažlice – Planá u Mariánských Lázní		
Zařazení v síti Správy železnic, s.o.	regionální dráha		
<b>Technická infrastruktura:</b>			
Délka traťového úseku	86,762 km		
Počet traťových kolejí	1		
Organizování drážní dopravy	dle SŽDC D1, SŽDC D3		
Trakce	nezávislá - motorová		
Nejvyšší traťová rychlost	Domažlice – Domažlice odb.v.401	100 km/h	
	Domažlice odb.v.401 – Planá u Mar. Lázní	60 km/h	
Zábrzdna vzdálenost	Domažlice – Domažlice odb.v.401	700 m	
	Domažlice odb.v.401 – Planá u Mar. Lázní	400 m	
Třída zatížení	C3		
Traťové zabezpečovací zařízení	v dotčeném úseku Bělá nad Radbuzou – Bor u Tachova je zjednodušené řízení drážní dopravy dle předpisu D3		

### Dotčené železniční stanice a zastávky:

název	staničení km	funkce	délka nástupiště
-------	--------------	--------	------------------

### Provozní koncepce

#### Osobní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Bělá nad Radbuzou – Bor je ve všední dny vedeno:

- ve směru Bělá nad Radbuzou – Bor 9 osobních vlaků
- ve směru Bor - Bělá nad Radbuzou 9 osobních vlaků

V dotčeném mezistaničním úseku Bělá nad Radbuzou – Bor je o víkendech vedeno:

- ve směru Bělá nad Radbuzou – Bor 7 osobních vlaků
- ve směru Bor - Bělá nad Radbuzou 8 osobních vlaků

#### Nákladní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Bělá nad Radbuzou – Bor nejsou vedeny vlaky nákladní dopravy.

### **B.3. Vliv stavby na životní prostředí**

#### **B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí**

Stavba je situována do oblasti pole-louky a do zastavěné části města Bor.

Stavba zasahuje do Tachovského bioregionu (1.27) a Plzeňského bioregionu (1.28).

1.27 Tachovský bioregion - je tvořen brázdou na kyselých horninách s větším rozsahem podmáčených stanovišť. Převažují acidofilní doubravy, řazené geobiocenologicky do 4. bukového vegetačního stupně, avšak se značně ochuzenou biotou vlivem kyselých podkladů i vzdáleností od center teplomilné bioty. Cenné jsou četné rybníky a mokré louky, lesy jsou výhradně kulturní bory a smrčiny; převažuje orná půda.

1.28 Plzeňský bioregion – území je tvořeno pahorkatinou na převážně kyselých břidlicích s buližníky a na extrémně kyselých permských sedimentech. Tomu odpovídá velmi monotónní biota, ochuzená o většinu teplomilných i troficky náročných druhů. V řešeném bioregionu jsou zastoupeny 3. dubovo-bukový a 4. bukový vegetační stupeň, potenciálně acidofilní a borové doubravy, ostrůvky dubohabřin, v kašonech řek s reliktními bory a bikovými bučinami. Charakteristické jsou přírodně blízké bory na permu a acidofilní vegetace buližníku.

Podle regionálního členění reliéfu Geografického ústavu ČSAV spadá zasažené území do dvou geomorfologických jednotek. V západní části je to Tachovská brázda – součást šumavské soustavy. Ve východní části je to Stříbrská pahorkatina, která patří do poberounské soustavy. Rozhraní mezi těmito celky je tektonické a morfologicky výrazné. Tachovská brázda v okolí Boru má mírně zvlněnou modelaci terénu s nadmořskými výškami v rozmezí 470-520 m n.m. Charakteristická pro tuto oblast je hustá síť drobných vodotečí se soustavou rybníků. Stříbrská pahorkatina má výraznější modelaci terénu s hlouběji zaříznutými údolími. Řada vrcholů přesahuje nadmořskou výšku 550 m n.m. Nejvyšší jsou Malovický vrch (586 m n. m.) a Čihadlo na severním okraji území (584 m n.m.). Východně od Damnova klesá terén příkře do údolí Mže.

Část Tachovské brázdy v okolí Boru je zařazena z hlediska klimatologického k mírně teplé oblasti MT4, pro kterou je charakteristické krátké mírné, suché až mírně suché léto, normální, mírně teplá, suchá zima s krátkým trváním sněhové pokrývky. Přejídná období jsou krátká a mírná.

Hydrologicky Správní území města Bor spadá do povodí řeky Mže, severní část odvodňují pravostranné přítoky Mže. Centrální část řešeného území je odvodňována Výrovským potočkem do Úhlavky, přítoku Mže.

Z hlediska ochrany přírody a krajiny, dle zákona č. 114/1992 Sb, byly z aplikace MapoMat a internetových stránek geoportal.gov.cz získány následující informace:

- Stavbou nebudou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ, VZCHÚ).

- Stavbou nebudou dotčeny Evropsky významné lokality (EVL) ani Ptačí oblasti (PO).
- V prostoru stavby se nenachází lokalita Územního systému ekologické stability (ÚSES).
- V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy. V blízkosti se nachází památný strom Jírovec maďal – Borský kaštan, v jihovýchodní části městského hřbitova vpravo od vchodu (obvod: 410 cm, výška: 23 m, stáří: cca 100 let).
- V prostoru stavby se nenachází významné krajinné prvky (VKP).
- Do území prováděných stavebních činností zasahuje záplavové území Q100 vodního toku Výrovský potok.



Obrázek 1 - Rozsah záplavového území Výrovského potoka (geoportal.gov.cz)

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. PK-ŽP/10943/21 k soustavě Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. nemůže mít záměr samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmětech ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. PK-ŽP/10943/21 dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí nepodléhá záměr zjišťovacímu řízení.

### B.3.2. Péče o životní prostředí

#### Obecně:

- budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP
- kácení mimolesní zeleně bude prováděno mimo vegetační období (listopad – březen)
- likvidace smýcených dřevin bude řešena štěpkováním a uložením na skládku, případně kompostováním, dřeviny není možné pálit

- budou prováděny pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů, pod stojící stavební mechanismy budou instalovány zachytné nádoby (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) k zachycení úkapů
- doplňování pohonných hmot na ploše zařízení staveniště (ZS) je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře, tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty
- veškerá údržba nebo případné opravy strojů budou prováděny mimo plochu ZS
- na ploše ZS nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na ploše ZS nesmí být skladovány snadno rozpojitelné a odplavitelné materiály ani jiné látky závadné vodám, pokud nebudou zabezpečeny proti průtokům velkých vod
- v případě úniku ropných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a
- s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.,
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, během nichž dochází k víření prachu, sypké materiály budou plachtovány
- používané vozovky budou pravidelně čištěny, stejně jako automobily před výjezdem na vozovku,
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- po ukončení stavby bude terén upraven v travnatých plochách dle normy ČSN 83 9031 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání.

#### **Ochrana vod:**

Podle vyjádření Povodí Vltavy, státní podnik č.j. PVL-44183/2021/340/Kor a PVL-9752/2021/SP lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení chemického stavu a ekologického stavu dotčeného útvaru povrchových vod a chemického stavu kvantitativního stavu útvaru podzemních vod, a že nebude znemožněno dosažení jejich dobrého stavu.

S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry. Podzemních vod se stavba nedotkne. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. Na stavbě bude umístěna mobilní havarijní souprava.

#### **Ochrana ovzduší:**

Během stavebních prací nedojde ke zhoršení stavu ovzduší v okolí stavby. Pro stavbu budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

#### **Dendrologie:**

V prostoru výkopových prací dojde ke kácení dřevin:



- v km 55,846 se nachází po pravé straně koleje ve směru staničení v kolizi s navrhovanou kabelovou trasou keř a vzrostlý dub



Obrázek 2 - Dřeviny ke kácení v km 55,846



Obrázek 3 - Dřeviny ke kácení v km 55,846

- V km 55,867 se nachází po pravé straně koleje ve směru staničení v kolizi s navrhovanou kabelovou trasou křoví v délce cca 5m





Obrázek 4 - Dřeviny ke kácení v km 55,867

- V km 56,000 se nachází po pravé straně koleje ve směru staničení v kolizi s navrhovanou kabelovou trasou křoví v délce cca 5m, v místě bude zřízen také protlak pod kolejí



Obrázek 5 - Dřeviny ke kácení v km 56,000

- Od km 56,100 do km 56,235 se na levé straně koleje nachází v kolizi s kabelovou trasou křoviny – vykácet v rozsahu pozemku Správy železnic, kabelová trasa bude uložena ve vzdálenosti cca 3m od osy koleje



Obrázek 6 - Dřeviny ke kácení v km 56,100

Výkopy v oblasti dřevin nutno provádět ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN DIN 18 920) - ochranné pásmo 2 metry od paty kmene - při nemožnosti dodržení tohoto pásma opatrně odkrýt kořeny stromu v šířce výkopu. Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit. Kořeny s průměrem od 31 do 50 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu budou zachovány. V případě nutnosti jejich přerušení je nutné individuální posouzení odborným dozorem. Kořeny s průměrem nad 50 mm je třeba zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a účinkům mrazu. Pouze ve výjimečných případech může odborný dozor rozhodnout o jejich přerušení, a to včetně následné analýzy stability stromu. Odhalené kořeny je potřeba zakrýt vlhkým hadrem, inženýrské síť trubky provléci pod kořeny stromu v chráničce z PVC, výkop po pokládce urychleně zahrnout a provést zálivku kořenů vodou. Při poškození kořeny začistit hladkým řezem a ošetřit vhodným přípravkem fungicidu. Při hrozícím poškození kmene stromu provést provizorní dřevěné obednění kmene.

Kapitola je zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromoví ze dne 2. 4. 2020 č.j. 20180/2020-SŽDC-O15, s částí II, kapitolou VII Kácení vyšší zeleně v případě investic na železniční dopravní cestě.

Případné zásahy do porostů nebudou prováděny v hnízdním období a ve vegetačním období.



**Hluk a vibrace:**

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 6 do 22 hodin. V době nočního klidu od 22:00 do 6:00 můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na stavenišť a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65dB pro dobu od 6:00 do 22:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

**Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:**

V rámci stavby nedojde k záboru ani odkupu PUPFL ani ZPF.

**Zabezpečení vodního hospodářství:**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. V případě použití mobilních toalet na stavbě musí zhotovitel zajistit, aby nedocházelo k úniku chemických a znečištěných kapalin z těchto zařízení.

**B.3.3. Odpadové hospodářství:**

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie O – ostatní:

17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

02 01 03 - Odpad rostlinných pletiv

17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07

17 04 05 - Železo a ocel

17 01 01 – Beton

17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem

16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie N – nebezpečné:

17 02 04 - Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné

Kód odpadu

Množství



17 05 04	414,400t
02 01 03	4,480t
17 05 08	924,000t
17 04 05	11,300t
17 01 01	21,380t
17 03 02	84,900t
16 02 14	0,450t
17 02 04	13,750t

- Odpad kategorie 17 01 01, 17 03 02, 17 05 04 a 17 05 08 lze uložit např. v recyklačním centru Stříbro společnosti AZS 98, s.r.o., které je od stavby vzdálené cca 16 km.

Výčet zařízení oprávněných k nakládání s odpady slouží pouze pro účely získání stavebního povolení a pro zhotovitele stavby má pouze informativní charakter. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Zhotovitel doloží po dokončení prací dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby („Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb. v platném znění.

#### B.4. Opatření pro případ havárie

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanismy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

### **Únik ropných produktů:**

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlité produkt zachytit a zneškodnit.

**zastavení úniku** - zabránit utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do různých nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku.

**lokalizace úniku** - zastavit rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. trámy, přechodným přehrazením příkopů, v případě většího rozsahu přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru.

**odstranění uniklých RPL** - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jám, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k dekontaminaci nebo na skládku nebezpečných odpadů.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

### **Hlášení havárie:**

Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět:

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičský záchranný sbor Správy železnic
- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii ČR
- Českou inspekci životního prostředí (ČIŽP)

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku a rovněž tyto data zapsat do stavebního včetně doby a způsobu odstranění.

### **Základní telefonické kontakty:**

<b>organizace</b>	<b>telefon</b>
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 521 150
Policie ČR	158
ČIŽP	222 860 111
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

## B.5. Odolnost a zabezpečení stavby

### Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

Z hlediska civilní obrany nejsou na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

### Z hlediska požární ochrany prostoru stavby

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS v součinnosti s HZS Správy železnic s ohledem na požární poplachový plán.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie, obzvláště v uzavřených prostorech.

Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

### Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem Správy železnic a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- Zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu Bp1. Pro práce prováděné mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

### Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati a mimo dosah vlivu energetických vedení vn a vvn. Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

### **Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci**

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

### **Požadavky na zhotovitele stavby z pohledu odolnosti a zabezpečení stavby**

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
  - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
  - stěna: požární odolnost RE/ 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
  - okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (betonová dlažba a štěrk uložený na fólie či textilií) z důvodu zamezení prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek
  - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

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.

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 nebude 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.

Při zařizování RD a při jejich vlastním provozu je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí dle vyhlášky č.23/2008 Sb., ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3. Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením, vztahujícím se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

## **B.6. Energetické výpočty**

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B.7. Protikorozní ochrana**

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

## **B.8. Graf dynamického průběhu rychlostí**

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B.9. Dopravní opatření**

Předpoklad zahájení a ukončení prací je 07/2022 – 11/2022, kolejová a silniční výluka je naplánována na 9N.

Předpokládaná doba výluk:

- kolejová výluka je naplánována na 9N s maximálním využitím víkendových dnů a svátků
- silniční výluka na 9N

V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice, vyznačení objíždné trasy a výluky na trati v celkové době 1N.



Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním svršku a přejezdové konstrukci nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

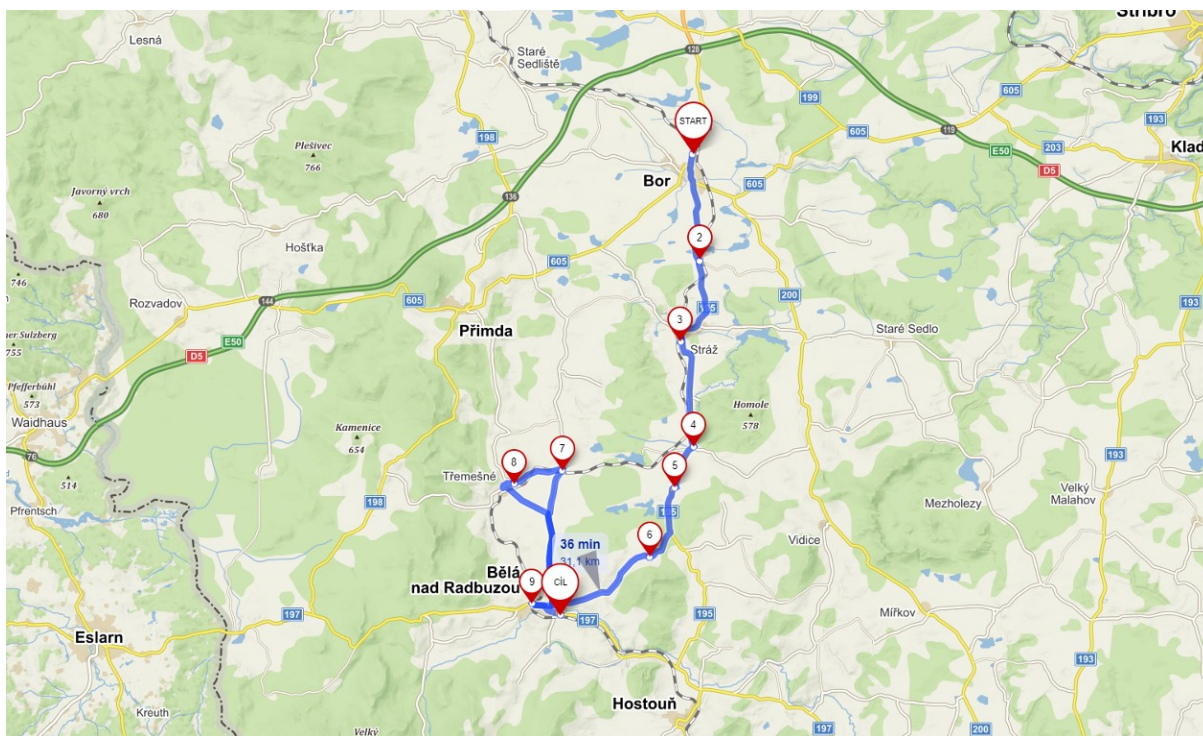
Silniční uzavírka přejezdu:

9 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí projektové dokumentace v části H. Doklady.

Náhradní autobusová doprava:

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu rekonstrukce železničního přejezdu, bude na dotčené trati probíhat výluka. Pro tyto účely je navržena trasa náhradní autobusové dopravy, se kterou je počítáno v rozpočtu stavby.

Navržená trasa náhradní autobusové dopravy:



Obrázek 7 - Trasa náhradní autobusové dopravy

## B.10. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

V rámci stavby ne dojde k záboru ani odkupu částí PUPFL ani ZPF.

## B.11. Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby bude použit nový zateplený a temperovaný technologický domek.

## B.12. Ochrana obyvatelstva

Zhotovitel stavby zajistí:

- ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.
- v souvislosti s prováděním prací nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích ani k ohrožení bezpečnosti chodců.

Z hlediska ochrany obyvatelstva nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

### B.13. Bezbariérové užívání

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- v rámci stavby není řešeno

Řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno a zvukovou signalizací pro nevidomé, na závorách budou umístěny v prostoru chodníku mechanické zarážky slepeckých holí a na chodnících budou umístěny hmatové značky (vodící pásy).

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaveny světelnou signalizací

Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

- v rámci stavby není řešeno

### B.14. Zásady organizace výstavby

#### B.14.1. Technická zpráva

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

Veškeré materiály potřebné pro stavbu budou dováženy. Pro dopravu materiálu bude primárně využita doprava po pozemních komunikacích.

##### b) odvodnění staveniště,

Staveniště bude umístěno v úrovni stávajícího terénu. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu a odtokem vody do obecní kanalizace.

##### c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště bude dostupné po stávajících příjezdových komunikacích. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektrické energie a plynu. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

##### d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Z důvodu výstavby dojde k částečným zásahům na pozemky cizích subjektů. Podrobný výpis pozemků je součástí Geodetické dokumentace resp. kapitoly Majetkoprávní část.

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

Pro samotné staveniště není potřeba provádět asanace, demolice a kácení dřevin.

**f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,**

Staveniště je možné zřídit na pozemku investora stavby.

**g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,**

V rámci stavby nevzniknou požadavky na obchozí trasy.

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

Množství odpadů je uvedeno v kapitole B.3.3

**i) ochrana životního prostředí při výstavbě,**

Viz. kapitola B.3 Souhrnné technické zprávy

**j) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,**

Podrobněji řešeno v dokumentu Plán BOZP. Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

**k) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

V rámci projektu není řešeno.

**l) zásady pro dopravní inženýrská opatření,**

V průběhu výluky budou na všech příjezdových cestách k přejezdům umístěny dopravní značky informující o omezení průjezdu a zobrazující objízdnou trasu.

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

V rámci stavby nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

**n) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,**

**Předpokládané lhůty výstavby:**

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce): 07/2022

Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce): 07/2022 – 11/2022

Doba výluky: 9 dní

**Postupné uvádění do provozu:**

Podle zákona o dráhách č.266/94 Sb. v platném znění §5, odst.1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.



Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti. Zkušební provoz není požadován.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/95 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

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. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zhotovitel zajistí, že po dobu prací nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a 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.

**o) požadavky na výluky veřejné dopravy**

Kolejová výluka je naplánována na 9N. V rámci stavby bude vyloučená kolejová doprava nahrazena autobusovou dopravou.

**B.14.2. Schéma stavebních postupů**

Není předmětem stavby – stavba se bude provádět jako jeden celek.

**B.14.3. Havarijní plán**

Není předmětem stavby.

**B.14.4. Dokumenty koordinátora BOZP**

Viz. samostatná příloha Plán BOZP.

Příloha č. 1: Orientační biologický průzkum lokality

Zpracoval: Ing. Vladimír Košan, Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
jednatel Ing. Irena Hrnčířová