

Výstavba PZS P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov n.T.

B. Souhrnná technická zpráva

Obsah:

B.1 Popis území stavby	3
B.2 Celkový popis stavby	8
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby	10
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	13
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	13
B.2.6 Základní charakteristika objektů	13
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení	14
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	14
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	14
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	15
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	15
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	16
B.4 Dopravní řešení	17
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	20
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	20
B.7 Ochrana obyvatelstva	21
B.8 Zásady organizace výstavby	21
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	24

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK	...	Agentura ochrany přírody a krajiny
ASP	...	automatická strojní podbíječka
ČSN	...	české technické normy
ČR	...	Česká republika
EU	...	Evropská unie
GPK	...	geometrická poloha koleje
HEIS	...	hydroekologický informační systém
LDD	...	lehká dynamická deska
NATURA 2000	...	soustava chráněných území EU
NN	...	nízké napětí
p. č.	...	parcelní číslo
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	...	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
PZZ	...	přejezdové zabezpečovací zařízení
s.o.	...	státní organizace
s.p.	...	státní podnik
SO	...	stavební objekty
SŽ	...	Správa železnic, s.o.
SŽDC	...	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	...	transevropské dopravní síť
VTP	...	všeobecné technické podmínky
VUV	...	výzkumný ústav vodohospodářský
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	...	železniční stanice
ZZ	...	zabezpečovací zařízení

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B.1 Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Výběr území stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována změna způsobu zabezpečení přejezdu P1815 v km 57,572 na regionální trati číslo 181 Rakovník – Bečov nad Teplou.

Úrovňový přejezd s P1815 v km 57,572 se kříží se silnicí II/207. V současné době je přejezd zabezpečen výstražnými kříži, traťová rychlost je 50 km/hod.

Stavba je umístěna v extravilánu obce Pšov, regionální dráhy Rakovník – Bečov nad Teplou.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese. Stavební činnost bude probíhat na kolejišti, na drážních zařízeních a přilehlých komunikacích.

Záměrem je dotčeno katastrální území obce Borek u Štědré

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

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

Navrhovaná výstavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Struhařov.

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

Výjimky z obecných požadavků na využívání území nejsou požadovány

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

Případné podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou zapracovány do dokumentace H Dokladová část.

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

Dle geomorfologického hlediska zájmová oblast náleží do České vysočiny do Krušohorské subprovincie a Karlovarské vrchoviny.

- f) *výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.*

PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Vyjádření vlastníků stávajících inženýrských sítí viz tabulka níže.

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

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map.

Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

- Výpis z registru subjektů technické infrastruktury (www.rsti.cz).

GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Zpracovaný IGP je doložen v příloze STZ.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů (státní památková péče, ochrana přírody a krajiny)

Ochranná pásma dle

- energetického zákona č. 458/2000 Sb.
 - elektroenergetika – ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
 - Plynárenství – ochranné pásmo plynovodů
 - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
 - Teplárenství
 - 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

Dle zákona v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

 - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace
 - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy
 - 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.
 - Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.
- o dráhách č. 266/1994 Sb.

definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.
- o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.
- o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb.
 - Zvláště chráněná území
Velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází.
 - Natura 2000
V blízkosti dotčené oblasti se nenachází žádná evropsky významná lokalita (EVL), ani ptačí oblasti (PO).
 - Územní systém ekologické stability (ÚSES)
- vodního zákona č. 254/2001 Sb.

- V blízkosti dotčené oblasti se nachází ochranné pásmo vodních zdrojů.
- o vodovodech a kanalizacích č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- o elektrotechnických komunikacích č. 127/2005 Sb.
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

zákon č. 100/2001 Sb

Stavební pozemek je veden jako plocha ostatní, využití silnice a nejsou na něm evidovány žádné způsoby ochrany.

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

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Na základě informací poskytnutých Povodňovým informačním systémem se stavba nenachází v žádné záplavové oblasti.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

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

Provoz stavby nezatíží stávající faktory životního prostředí ani v předmětném, ani v jejím místě. Stavba neobsahuje žádné technologie zvyšující nebo snižující okolní teplotu ovzduší nebo podzemních vod.

Neobsahuje též žádné zdroje technologického hluku ani zdroje nebezpečného záření.

Stavba nemá žádné negativní vlivy na obyvatelstvo.

Přechodná hluková zátěž při realizaci stavebních prací vznikne z použití stavební mechanizace a bude omezena na minimum.

Práce nebudou prováděny v době nočního klidu. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v oblasti.

- j) *požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin*

V některých lokalitách stavby může dojít ke kácení a mýcení zeleně. V těchto případech by se jednalo o náletové dřeviny drážního tělesa dráhy. Odstranění bude provedeno v místech ochranného pásma drážních technologií.

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

Dočasné, nebo trvalé zábory pozemků PUPFL, případně ZPF nejsou navrženy.

- l) *územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě*

Územně se stavba nachází na katastrálním území obce Pšov.

Stavba „Výstavba PZS P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov n.T.“ je prováděna na stávajícím tělese dráhy v místě úrovnového křížení se silnicí II/207. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy.

Navrhovanou stavbou nedojde k žádné změně napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu.

Umístění zařízení staveniště se předpokládá na drážních pozemcích, případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor.

Pro napájení PZS bude využita nová napájecí přípojka z dopravní Štědrá.

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

Předpokládaná realizace provedení stavby je na základě podkladů 4 měsíce, v roce 2022. Realizace stavby je rozdělena do stavebních postupů.

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

p. č. 654/2	Borek u Štědré
p. č. 711	Borek u Štědré
p. č. 654/1	Borek u Štědré
p. č. 713	Borek u Štědré
p. č. 81/3	Borek u Štědré
p. č. 105/6	Borek u Štědré
p. č. 773/1	Štědrá
p. č. 773/2	Štědrá
p. č. 774	Štědrá
p. č. 737/1	Štědrá
p. č. 738/1	Štědrá

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

S ohledem na charakter stavby, tj. změna způsobu zabezpečení přejezdu, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

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.,*

Účelem stavby je změna způsobu zabezpečení přejezdu, rekonstrukce přejezdu v km 57,572. Přejezd P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov n.T je úrovnovým křížením uvedené regionální trati se silnicí 207/II. - silnice II. třídy. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, kolejový žlábek je ze dvou kolejnic na zdvojené podkladnici. Z vnější strany kolejnic navazuje živičná vozovka. Délka přejezdu je 6,84 m a šířka 12 m. Úhel křížení s komunikací 207/II je 90°. Stávající konstrukce nesplňuje požadavek na rozebiratelnost.

Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D3. Traťová třída zatížení je B2. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 50 km/h.

Jedná se o změnu dokončené stavby jednokolejného přejezdu na regionální dráze č. 181 Rakovník – Bečov n.T v katastrálním území Borek u Štědré, správní obce Pšov.

Přejezd je zabezpečen výstražnými kříži.

Kolej v řešeném úseku je stykovaná. Železniční svršek v řešeném úseku je soustavy T, železniční svršek tvoří kolejnice tvaru 49, roku výroby 1978, s tuhým upevněním na bukových prážkách rozdělení „c“. V místě přejezdu je železniční svršek za hranicí životnosti.

- b) *účel užívání stavby,*

Zabezpečení úrovnového křížení trati se silnicí II/207. Jedná se o změnu dokončené stavby přejezdu P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov n.T.

- c) *trvalá nebo dočasná stavba,*

Jedná se o stavbu trvalou

- 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 dopravy a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),*

Dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce a odfrézování přilehlé živičné konstrukce vozovky k přejezdu s nutným odtěžením konstrukčních vrstev. V místě přejezdu dojde k výměně železničního svršku na délku min kolejového pole ve vazbě na soustavu železničního svršku v navazující koleji.

V oblasti železničního přejezdu bude demontován stávající kolejový rošt a kolejové lože. Po dokončení prací na železničním spodku zde bude vložen nový kolejový rošt délky 30 m z kolejnic 49E1 na betonových prážkách s pružným upevněním a nové kolejové lože.

V oblasti přejezdu včetně přilehlého úseku 5 m před a 5 m za přejezdem byla navržena zesílená konstrukce pražcového podloží složená z konstrukční a zesilující vrstvy šterkodrti. Odvodnění železničního spodku bude zajištěno ukloněnou plání a trativodem.

Bude provedena směrová a výšková úprava koleje v přejezdu a v navazujících úsecích v celé délce směrového oblouku s doplněním kolejového lože. Na základě geotechnického průzkumu bude realizována sanace železničního spodku a zřízeno jeho odvodnění. Bude provedeno svahování a reprofilace zemního tělesa v okolí přejezdu.

Projektované kapacity

- Skladebná délka panelů v ose 12 m

Bude provedena montáž nové plastbetonové přejezdové konstrukce odpovídající zatížení silniční dopravou s uložením vnějších panelů na závěrných zídkách (vnitřních a vnějších panelů z polymerového betonu). Budou položeny nové vrstvy konstrukce živичné vozovky v oblasti přejezdu v takovém rozsahu, aby niveleta komunikace plynule navazovala na přilehlé úseky dle ČSN 73 6380.

Přejezd P1815 bude nově vybaven přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie – PZS – 3ZBLI – dle ČSN 34 2650 ed.2. se závorami (včetně vnitřní a venkovní části). Budou dodrženy podmínky dle metodického pokynu č.j. 53749/2019-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 30.9.2019 „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“.

V rámci stavby budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami, velké výstražné kříže a výstražníky v LED provedení. Přesný počet výstražníků a závor bude upřesněn v rámci Rozhodnutí DÚ o změně a rozsahu zabezpečení.

Napájení zařízení PZS (rozvaděč NN pro RD) se vybaví přívodkou (přes přepínač), pro možnost připojení náhradního mobilního zdroje. Akumulátorová baterie bude vyměněna za novou opět s volnou hladinou elektrolytu a rekuperačním zařízením. Kapacita baterie bude nově určena podle spotřeby nového zařízení.

- 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,*

Na stavbu nejsou žádné požadavky na udělení výjimky. V rámci stavby nejsou prováděny žádné úpravy týkající se bezbariérového užívání.

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

Při stavbě budou respektována závazná stanoviska a vyjádření obsažené v dokladové složce, která je nedílnou součástí dokumentace.

- g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů1),*
řešeno v B.1 g)

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

Elektrická energie – využití stávajícího odběrného místa v dopravně Štědrá pro napájení PZZ

Odvedení dešťových vod – v rámci stavebních prací bude mimo jiné provedena rekonstrukce propustku včetně úprav odvodnění

Odpady a emise – stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí, jeho složky, organizmy ani místní ekosystém. Během provozu stavby nebude vznikat žádný odpad.

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

Předpoklad zahájení a ukončení výstavby je v průběhu roku 2022, 4 měsíce. Stavební etapy budou členěny do 3 skupin – přípravné práce, stavba a instalace technologie.

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

Stavba bude uvedena do provozu až po odzkoušení zabezpečovacího zařízení.

k) *orientační náklady stavby*
dle části „Rozpočet“

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) *urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení*

Z hlediska urbanistického nedochází k žádným změnám oproti současnému stavu. Modernizace přejezdu je prováděna na stávajících drážních pozemcích.

b) *architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení*

Z hlediska architektonického řešení stavby nedochází k podstatným změnám oproti současnému stavu.

Jedná se o:

- instalace nových světelných výstražníků se závoryami
- instalace nové technologie PZZ do nového technologického domku
- instalace nové technologie PZZ do stávajícího drážního tělesa
- instalace nové kabelizace NN do stávajícího drážního tělesa
- doplnění nového svislého a vodorovného značení na pozemní komunikaci

B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby

Předmětné úrovňové křížení trati se silnicí II/207 přejezdu P1815 je součástí trati 181 Rakovník – Bečov nad Teplou. Trať číslo 181 je dráha regionální nezařazená do sítě TEN-T. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18.11.2014 o *technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii* do cílových kategorií „neuvedeno-osobní/F4-nákladní“. Trať je jednokolejná, není elektrifikovaná a traťová třída zatížení je B2.

Přejezd P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov nad Teplou se nachází v extravilánu obce Pšov. Přejezd je jednokolejný a je zabezpečený výstražnými kříži. Provoz trati je organizován dle předpisu SŽDC D3.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Současné technické parametry přejezdu již nevyhovují aktuálním a zejména budoucím nárokům na zajištění bezpečnosti provozu, snížení nebezpečí vzniku mimořádných událostí.

Navrženými opatřeními tohoto projektu se výrazně zvýší bezpečnost úrovněového křížení trati s pozemní komunikací, významně se sníží riziko vzniku mimořádné události způsobených lidským činitelem, a zajistí se spolehlivé provozování železniční dopravy.

Popis navrženého řešení

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení (ZZ)

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

PS 11-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd P1815 v km 57,572

Nově bude přejezd zabezpečen PZZ 3. kategorie – PZS – 3ZBLI - dle ČSN 34 2650 ed. 2. se závorami (včetně vnitřní a venkovní části). Přejezd bude osazen novými výstražníky se světlovými plastovými skříněmi a celými závorami.

Technologická část PZZ bude umístěna do nového technologického domku, v blízkosti přejezdu, mimo rozhledové pole pro řidiče.

Indikace a ovládání PZS budou zřízeny na kolejové desce ŽST Bečov nad Teplou. Napájení bude zálohováno akumulátorovou baterií s volnou hladinou elektrolytu a řízeným dobíječem.

Pozemní komunikace

Bude doplněno svislé a vodorovné dopravní značení v souvislosti se změnou zabezpečení přejezdu. Bude navržena, projednána a doložena změna organizace dopravního provozu v blízkosti přejezdu.

SO 11-00-01 Železniční svršek a spodek přejezdu P1815 v km 57,572

Projekt rekonstrukce železničního svršku a spodku v řešeném úseku trati navrhuje výměnu kolejového roštu a sanaci železničního spodku, včetně úpravy odvodňovacího zařízení železniční trati.

Výměna kolejového roštu je navržena v dl. jednoho kolejového pole mezi nejbližšími styky přejezdu P1815. Délka výměny kolejového roštu v návrhu činí 24,80 m od km 57,5625 do km 57,5873. Rekonstrukce železničního spodku je navržena v úseku 5,00 m před a za novou přejezdovou konstrukcí přejezdu P1815, délka rekonstrukce železničního spodku v návrhu činí 19,50 m. V úsecích navazujících na úsek rekonstrukce železničního svršku je navrženo směrové a výškové vyrovnání koleje, projektované do konce oblouku s výběhem do přímé dl. min. 10 m ukončeným na úrovni min. posunů proti projektu PPK stávajícího stavu.

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce přejezdu P1815 v km 57,572

Stávající přejezdová konstrukce bude přebudována na rozebíratelnou celopryžovou konstrukci vyhovující požadavku předpisu S3 na min. šířku šterkového lože za hlavami pražců. Konkrétní typ přejezdové konstrukce bude volen s ohledem na budoucí zatížení a intenzitu.

SO 11-21-01 Propustek v ev. km 57,588

Předmětem řešení SO 11-21-01 je výstavba nového trubního propustku u přejezdu P1815 pro převedení silničního rigolu pod trati.

SO 11-21-02 Propustek v ev. km 57,567 – demolice

Propustek leží u přejezdu P1815 v ev. km 57,567 trati Rakovník – Bečov n. Teplou východně od obce Štědrá. Přilehlý přejezd převádí silnici II/207 vedoucí mezi Štědrou a napojením na silnici II/193. Propustek přemostuje jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč (odvodnění žel. spodku a komunikace). Úhel křížení je 90°, délka propustku je 6,10 m, sklon 2,8%. V místě propustku je kolej v oblouku R=199 m s převýšením D=101 mm, v podélném sklonu 16,00 ‰. Stávající propustek je tvořen betonovými troubami DN600, ukončení propustku je provedeno svislými betonovými čely s kamenným obkladem. Šířka čelních zídek je 2,20 m. Na čelních zídkách je betonová římsa. Podél komunikace jsou vedeny kamenné zídky s totožnou římsou, na kterých je osazeno třímadlové ocelové zábradlí. Délka těchto zídek je 3,43 m resp. 3,15 m. Na výtoku propustku zídka tvoří jímku, na kterou je napojeno další potrubí DN500.

Stávající konstrukce propustku bude demolována do úrovně uložení trub vč. betonových čel s kamenným obkladem (viz výkres nového stavu). Zábradlí na římsách bude sneseno a odvezeno na skládku. Přilehlé kamenné zídky budou ubourány v rozsahu 1,0 m od horní hrany a celý prostor bude zasypán v rámci SO 11-00-01, resp. přilehlého nového přejezdu SO 11-13-01. Koncepce odvodnění je upravena tak, že voda je odváděna drážními příkopy do nového propustku SO 11-21-01 resp. upraveným drážním a silničním příkopem.

SO 11-21-03 Propustek v ev. km 57,576 – demolice

Propustek leží u přejezdu P1815 v ev. km 57,576 trati Rakovník – Bečov n. Teplou východně od obce Štědrá. Přilehlý přejezd převádí silnici II/207 vedoucí mezi Štědrou a napojením na silnici II/193. Propustek přemostuje jednokolejnou trať přes občasnou vodoteč (odvodnění žel. spodku a komunikace). Úhel křížení je 90°, délka propustku je 6,00 m, sklon 2,50 ‰. V místě propustku je kolej v oblouku R=199 m s převýšením D=101 mm, v podélném sklonu 16,57 ‰. Stávající propustek je tvořen betonovými troubami DN600, ukončení propustku je provedeno svislými betonovými čely s kamenným obkladem. Šířka čelních zídek je 2,40 m. Na čelních zídkách je betonová římsa. Podél komunikace jsou vedeny kamenné zídky s totožnou římsou, na kterých je osazeno třímadlové ocelové zábradlí. Délka těchto zídek je 3,75 m resp. 3,55 m. Na výtoku propustku zídka tvoří jímku, na kterou je napojeno další potrubí DN500.

Stávající konstrukce propustku bude demolována do úrovně uložení trub vč. betonových čel s kamenným obkladem (viz výkres nového stavu). Zábradlí na římsách bude sneseno a odvezeno na skládku. Přilehlé kamenné zídky budou ubourány v rozsahu 1,0 m od horní hrany a celý prostor bude zasypán v rámci SO 11-00-01, resp. přilehlého nového přejezdu SO 11-13-01. Koncepce odvodnění je upravena tak, že voda je odváděna drážními příkopy do nového propustku SO 11-21-01 resp. upraveným drážním a silničním příkopem.

SO 11-86-01 Přípojka NN

Nový hlavní rozvaděč, resp. soustava rozvaděčů, protože každý má jiný název bude umístěn vedle buňky TO, tj. asi 10 m od výpravní budovy. Toto umístění umožní využít stávající napájecí kabel z přípojky nn (přípojný bod je skříňka KS1 před budovami skladů) i kabel do bývalé vodárny. Přípojku není třeba posilovat ani jinak měnit. Přívodní pole nového rozvaděče bude označeno RE01 a bude obsahovat pouze hlavní jistič (stejná proudová hodnota, jako současný – 40 A/B) a 3f elektroměr. Protože namísto původně uvažovaných 2 ks přejezdů a příslušných PZZ je realizován pouze jeden, bude druhé pole, označené jako RE-1815, obsahovat vývod na rozvaděč RP1815, který přiléhá k technologickému domku přejezdu P1815 a třetí pole bude rezerva RE, využitelná pro PZZ u přejezdu P1816, jestliže se bude v budoucnu realizovat. Vývodový jistič obou polí bude 25 A/B, elektroměr 3f. Pro kabel mezi přejezdy, resp. jejich PZZ tj. P1815 a P1816 je požadována soustava IT. Protože se rozsah zakázky zmenšil pouze na P1815 není komunikace mezi přejezdy a ztrácí smysl použití sítě IT. Čtvrté pole bude označeno jako RBE a bude obsahovat vývod do budovy bývalé vodárny (majitelem je třetí osoba - pan Šíroký). Bude obsahovat elektroměr a shodný jistič jako v současném stavu – 13 A/B třífázový. Zákazník požaduje, aby pro případné nové osvětlení nástupiště byl připraven prostor v rozvaděči – bude doplněno páté pole, označené RO01. Poslední pole R-VB je vývod pro napájení výpravní budovy, jedná se o vývod jednofázový s jištěním 20 A.

Pro napájení technologického domku bude instalován pilířový rozvaděč (skříň společná přístrojová pro přejezdy) RP1815, který není součástí silnoproudé části. Kabelová trasa bude v zemi, kabel je 1-CYKY 4x95. Přesné vytyčení kabelové trasy bude provedeno za přítomnosti odpovědných zástupců SŽ před zahájením prací. Trasa povede dle schematického výkresu situace – od rozvaděče RE-1815 kolmo na kolejiště pod ním v hloubce 1,5 m na druhou stranu a podél kolejí až k přejezdu P1815. V úseku od km 58,228 bude kabel ve společné trase s kabelem PZZ přejezdu P1815.

Předávací bod mezi silnoproudou částí a PZZ jsou přívodní svorky rozvaděče RP1815. Požadovaná zásuvka pro externí zdroj elektrické energie je součástí RP1815.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba bude vzhledem ke svému charakteru respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Základní právní normou v oblasti železnice je zákon č. 266/1994 o dráhách. Na tento zákon navazuje a požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje vyhláška č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále ve vyhlášce 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby nejsou prováděny úpravy týkající se bezbariérového užívání.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Při běžném používání stavby hrozí pouze bezpečnostní rizika vzniklá nepozorností, která nesouvisí s úrazy způsobenými trakčním a energetickým vedením, trať není elektrifikovaná.

- b) *řešení ochranných opatření proti bludným proudům na základě výsledků korozních průzkumů*

Během prací není vyžadován ani proveden Korozní průzkum místa stavby, jedná se o neelektrifikovanou trať.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k technologickým objektům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného technologického objektu.

Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:

- a. *Hodnoty požární odolnosti (hodnoty uvedené v závorce platí pro tratě kategorie TEN-T):*
 - podlaha: požární odolnost REI 30 (REI 60) minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 (REI 60) minut
 - strop: požární odolnost REI 30 (REI 60) minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
- b. *Konstrukční systém – nehořlavý, popř. smíšený s obvodovými konstrukcemi DP1.*
- c. *Vnější zateplení objektu bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).*
- d. *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 1 m (např. skládané betonové desky na vyrovnaný podklad) z důvodu zamezení prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek.

Pokud bude do objektu RD/technologického objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

Konstrukce (bez požárně dělicí funkce), ve kterých se vyskytnou prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicí konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny 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.

Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

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

Zhotovitel stavby odpovídá za předání průvodní dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením vztahující se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

U malého technologického objektu/RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt 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 nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“

Technologický objekt je řešen v rámci PS zabezpečovacího zařízení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Průkaz energetické náročnosti a tepelná ochrana se vzhledem k charakteru stavby neřeší.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodr-

žení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci, a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží,*
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- b) *ochrana před bludnými proudy,*
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- c) *ochrana před technickou seizmicitou,*
Stavba není umístěna v seizmicky činné oblasti
- d) *ochrana před hlukem,*
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- e) *protipovodňová opatření,*
Stavba není umístěna v záplavové oblasti
- f) *ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.*
Stavba není umístěna v poddolovaném nebo jinak staticky nestabilním území

B.3 Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) *nápojevací místa technické infrastruktury*
V průběhu realizace dojde k napojení na síť elektrické energie NN v místě dopravního Štědrá.

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

Elektrická energie – připojení na síť elektrické energie NN bude zajištěno v příkonu 3x20A, s třístupňovou přepětovou ochranou, přes jednofázový dobíječ.

Železniční přejezd – Plastbetonová přejezdová konstrukce pro přejezdy s vysokým zatížením s vnějšími panely na závěrných zídkách.

Silniční komunikace – budou položeny nové vrstvy konstrukce živičné vozovky v oblasti přejezdu v takovém rozsahu, aby nivelita komunikace plynule navazovala na přilehlé úseky dle ČSN 73 6380.

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.*

V rozsahu napojení na aktuální technickou infrastrukturu nedojde po realizaci stavby ke změnám.

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,*

Dopravní technologie současného stavu

Vymezení řešené oblasti

Dotčené přejezdy se nacházejí na trati Rakovník – Bečov nad Teplou (dle KJŘ 161, 522B dle TTP). Trať je zařazena dle zákona č. 266/1994 sb. do kategorie dráha regionální s dovolenou traťovou třídou zatížení B2 (přípustná hmotnost 18 t na nápravu a 6,4 t na běžný metr). Jedná se jednokolejnou trať s traťovou rychlostí 50 km/h stavbou dotčeném úseku a zábrzdnou vzdáleností 400 m. Zabezpečení jízd vlaků a posunových dílů je zajištěno podle předpisu SŽDC D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy). Sídlo dirigujícího dispečera je v ŽST Blatno u Jesenice.

Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem výše uvedené dráhy je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, státní organizace (dále jen Správa železnic). Provozoschopnost zajišťuje Správa železnic, Oblastní ředitelství Ústí nad Labem.

Provozovatelem dráhy je rovněž Správa železnic. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Ústí nad Labem. Organizačně je dotčený mezistaniční úsek začleněn do Provozního obvodu (dále jen PO) Karlovy Vary.

České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem osobních vlaků. Regionální osobní drážní dopravu v Karlovarském kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Karlovy Vary. Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na řešené trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní drážní dopravu na je ČD Cargo. V nákladní dopravě však na řešeném úseku operují podle potřeby i další licencovaní dopravci.

Charakteristika přejezdu

Předmětná stavba bude prováděna v mezistaničním úseku Žlutice - Štědrá, na silnici II/207.

Přejezd P1815 v km 57,572 trati Rakovník – Bečov nad Teplou je v současné době vybaven pouze výstražnými kříži. Indikace od přejezdu s výstražnými kříži není zřízena.

Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2021/2022

V řešeném úseku trati je v současném JŘ 2022 Karlovarským krajem objednaná regionální osobní doprava v rozsahu 7 párů osobních vlaků v pracovní dny a 6 párů vlaků ve dnech pracovního klidu. Na trati není provozována dálková ani mezinárodní osobní doprava.

Dálková osobní doprava

Není provozována.

Nákladní doprava

Na obrázku (obr. 1) vyznačeném traťovém úseku je dle platného JŘ 2021/2022 provozována pravidelní nákladní železniční doprava v rozsahu 2 párů manipulačních vlaků Mn86650/86653/86652/86651 jedoucí v trase Most nové nádraží – Blatno u Jesenice – Protivec – Toužim / Protivec – Bochoř / Protivec – Most nové nádraží.

Dopravní technologie navrhovaného stavu

Koncepce technického řešení

Předmětem stavby je změna způsobu zabezpečení a rekonstrukce přejezdu P1815. Zároveň proběhne rekonstrukce přejezdové konstrukce a žel. svršku v daném místě.

Přejezd bude nově vybaven přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie PZS 3ZBLI – dle ČSN 34 2650 ed.2. se závorami (včetně vnitřní a venkovní části). Indikace a ovládání PZS bude na kolejové desce ŽST Bečov nad Teplou.

Koncepce dopravně-technologického řešení

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu na regionální železniční trati Rakovník – Bečov nad Teplou.

Z hlediska objednavatele osobní, případně provozovatelů nákladní drážní dopravy není stavba podmínkou pro zavedení nového dopravního modelu na dotčené trati, ani neumožní zvýšení rozsahu dopravy nebo zlepšení jejich parametrů nad rámec stávající situace.

Dopravní technologie během výstavby

Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést NAD nebo jiná zásadní opatření

Během nepřetržité 14denní výluky bude mezistaniční úsek Žlutice - Štědrá vyloučen pro veškerou osobní drážní dopravu.

Vlaky osobní regionální dopravy budou vedeny autobusy NAD minimálně v úseku Žlutice - Štědrá a zpět.

Definitivní rozhodnutí bude předmětem jednání dopravce, objednatelů dopravy a provozovatele dráhy a bude stanoveno výlukovým rozkazem.

Prodloužení trasy NAD nad rámec minimálně nutného rozsahu, byť by bylo pro dopravce provozně jednodušší (redukoval by se ostrovní provoz vozidel a nároky spojené se zbrojením PHM a provozní údržbou) a pro cestující pohodlnější (eliminace přestupu), nese nároky zvýšených nákladů za provoz autobusů náhradní dopravy, které není možné dávat na vrub investičním nákladům stavby.

Pro potřeby této dokumentace je proto uvažována náhrada vlaků osobní dopravy pouze v minimálně nutném rozsahu, tj. mezistaničním úseku Žlutice - Štědrá.

Zastávky náhradní autobusové dopravy

Definice zastávek náhradní dopravy byla provedena v souladu s dokumentem „Zastávky NAD obvod ROC Praha“, který je zpracován dopravcem České dráhy, a. s.

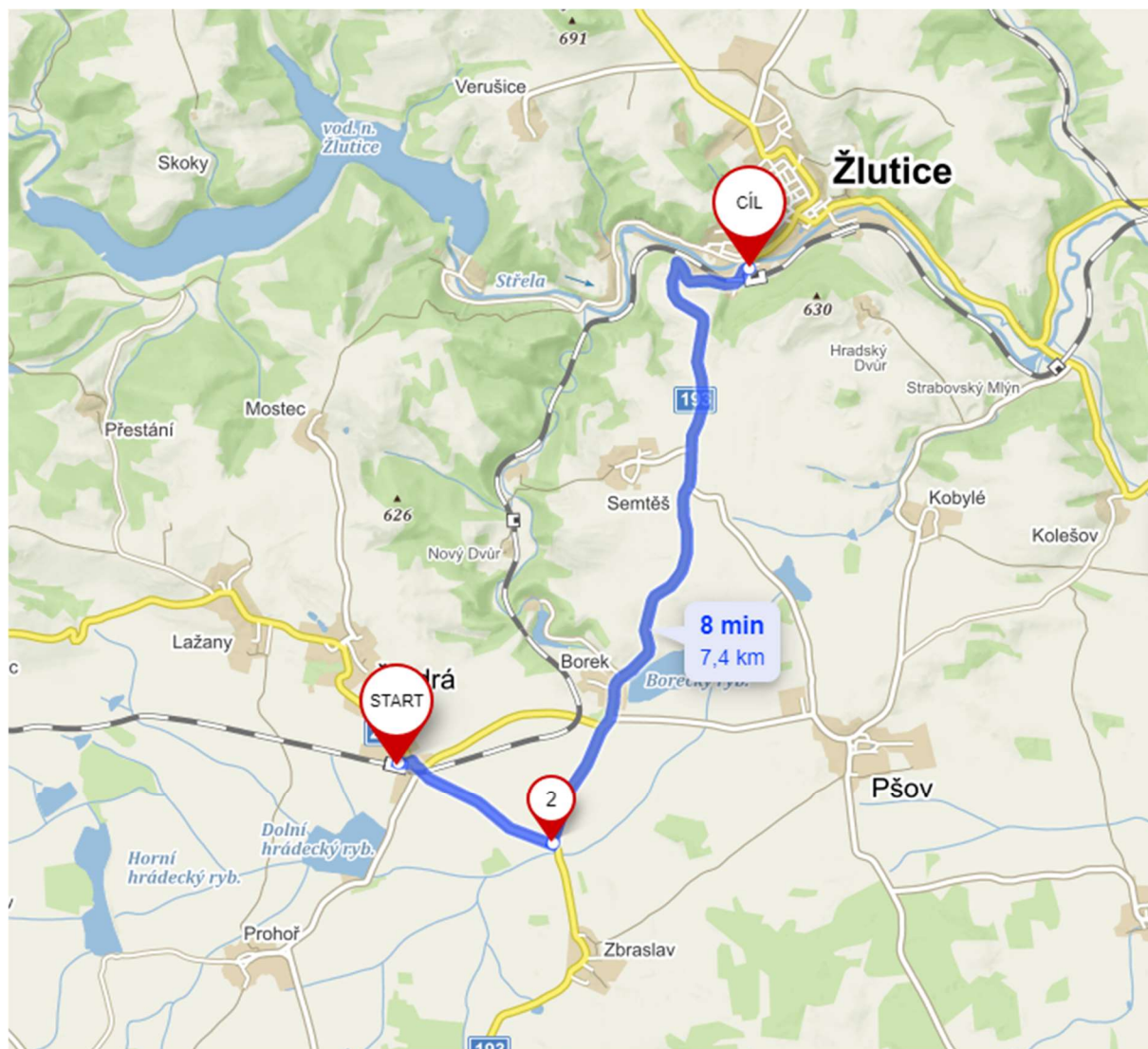
Zastávka drážní dopravy

Štědrá
Pšov, Semtěš
Žlutice

zastávka NAD

před staniční budovou
zastávka autobusů 421447/421410/421371/421432
před staniční budovou

Trasa autobusů NAD



Vyčíslení požadavků na náhradní dopravu

Ve výpočetních tabulkách jsou užity střední hodnoty potřebného počtu autobusů NAD. Uvedené množství autobusů za jeden vlak je průměrem přepravní poptávky, která výrazně kolísá nejen během dne (špička, sedlo), ale i v porovnání pracovních a nepracovních dní.

Pro předpokládané vyčíslení nákladů na výlukovou činnost se uvažují průměrné počty autobusů jako náhrada za každý jednotlivý spoj (2 autobusy za osobní vlaky v základní trase).

Požadavky na zavedení náhradní autobusové dopravy jsou v souladu s platnou metodikou Správy železnic pro vyčíslování výluk následující:

Nnad celkem:		210 560,00 Kč		Sazba za km	70 Kč
Výluka č.	od	01.09.22		do	14.09.22
1	D _p	10		D _v	4
	T _{km1}	Pracovní den		Dny pracovního volna	
	[km]	A _{ki}	V _{pi}	A _{vi}	V _{vi}
T _{km1}	8	2	14	2	12
T _{km2}					
T _{km3}					
T _{km4}					
Σ T _{km1} celkem					3 008,00

Výše uvedené hodnoty předpokládají výhradně NAD za vlaky. Předpoklad ceny 70 Kč za ujetý kilometr v souladu s metodikou Správy železnic.

Celkem je možno uvažovat náklady v celkové výši 210.560 Kč.

Dočasné zvýšení personální potřeby provozovatele dráhy

Dočasné zvýšení personální potřeby není na stavbou dotčeném úseku nárokováno

- b) *návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,*

Potřeba výlukové činnosti a požadavky s vlivem na drážní dopravu

Stavební práce spojené s pracemi na přejezdu P1815, nárokují 14 dní nepřetržitě výluky v mezi-staničním úseku Žlutice - Štědrá.

- c) *zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.*

Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádné události.

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

- a) *terénní úpravy*

Menší nevýznamné terénní úpravy budou realizovány v souvislosti s instalací nového technologického domku, nových výstražníků a pokládkou nové kabelizace zabezpečovacího zařízení.

- b) *použité vegetační prvky*

V rámci projektu není žádný požadavek na kácení mimo-lesní zeleně, ani lesních dřevin, vyjma náletových dřevin dle bodu h) na str 9.

- c) *biotechnická, protierozní opatření.*

Charakter, předmět a rozsah díla nevyžadují biotechnická ani protierozní opatření.

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

- a) *vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,*

Stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržena tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí jeho jednotlivé složky, organizmy a místní ekosystém. Provozem stavby nebude vznikat odpad.

Dočasné, případně trvalé zábory ZPF, resp. PUPFL nejsou navrženy

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

Stavbou nebudou dotčeny žádné chráněné rostliny ani živočichové, ekologické funkce a vazby v krajině zůstanou zachovány

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- Směrnice Rady 92/43/EHS, o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin („směrnice o stanovištích“)
- Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/147/ES (nahradila směrnici 79/409/EHS), o ochraně volně žijících ptáků („směrnice o ptácích“)

Stavbou nebudou dotčeny žádné zájmy chráněné soustavou chráněných území Natura 2000. Nejbližší PO (PO Doupovské hory) je vzdálena cca 9 km vzdušnou čarou.

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem
Stavba nevyžaduje posouzení vlivů podle zákona 100/2001 Sb.

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.
V rámci projektu nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma

V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

B.8 Zásady organizace výstavby

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

Elektrická energie je jediným zdrojem nezbytným pro zřízení a provozování stavby. Bude využito stávající odběrné místo v dopravně štedrá a bude zakončeno a zabezpečeno v technologickém domku v blízkosti přejezdu.

b) odvodnění staveniště,

V průběhu stavby bude provedena rekonstrukce silniční komunikace a zřízení odvodnění v celé šíři komunikace.

- c) *nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,*
Musí být zajištěno plynulé najíždění silničních vozidel na přejezd – podélný sklon silniční komunikace v přilehlých úsecích po obou stranách přejezdu by měl být do 3%.
- d) *vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,*
Stavba bude mít v průběhu realizace minimální vliv na okolní stavby a pozemky.
- e) *ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,*
Rozsah stavby nevytváří žádné požadavky asanace a demolice. Kácení dřevin není vyžadováno, nicméně pokud takový požadavek v průběhu realizace vznikne, pak se bude jednat o kácení náletových dřevin v ochranném pásmu dráhy s cílem zajištění bezpečnosti provozu
- f) *maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,*
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na dočasné ani trvalé zábory.
- g) *požadavky na bezbariérové obchozí trasy,*
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na obchozí trasy.
- h) *maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,*
Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví provozovatele zařízení ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021Sb., 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:

16 02 14 - Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - al, cu a vz. kovy)

17 01 01 – Beton z demolic objektů, základů TV

17 05 04 – Zemina a kamení

17 03 01 – Asfalt

Kód odpadu	Množství
16 02 14	0,850t
17 01 01	1,930t
17 05 04	29t
17 03 01	10t

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.

SŽ požaduje zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby – buď „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

i) *bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,*

Stavba svým charakterem nevyžaduje deponování materiálu. Vytěžený materiál bude využit k záhozu nově zřizovaných kabelových tras.

j) *ochrana životního prostředí při výstavbě,*

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- zvýšení četnosti jízd nákladních automobilů

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostní předpisy, protipožární předpisy, havarijní řád apod.)

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

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 musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

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

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet, vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, bezpečné a zdravé neohrožující pracovní podmínky. Je povinen přijímat opatření k předcházení rizik nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

l) *úpravy bezpečnosti užívání výstavbou dotčených staveb,*

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy určené k uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

Po nezbytně nutnou dobu výstavby, bude vzhledem k charakteru stavby vyžadována výluka železničního provozu v mezistaničním úseku Žlutice - Štědrá pro veškerou osobní drážní dopravu (14 dní nepřetržité výluky) a výluka silničního provozu (7 dní nepřetržité silniční uzavírky).

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

Po dobu výstavby se počítá s výlukou železničního provozu na trati. Předpokládá se koordinace s dalšími investičními akcemi prováděnými na předmětné trati.

- „Výstavba PZS v km 29,082 (P1778) trati Rakovník – Bečov nad Teplou“
- „Doplnění závor na přejezdu P1791 v km 35,308 trati Rakovník – Bečov nad Teplou“
- „Výstavba PZS v km 48,942 (P1807) trati Rakovník – Bečov nad Teplou“.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Přípravné práce:

- označení / vytýčení pracoviště
- příprava zařízení staveniště
- zřízení manipulačních a parkovacích ploch včetně označení a zabezpečení
- vytýčení inženýrských sítí

Termín a doba trvání: srpen 2022 (bez nároku na výluky).

Stavební práce:

- demontáže stávajících výstražníků
- demontáž stávajícího železničního pole
- demontáž stávajícího přejezdu
- výkopové práce pro kabelové trasy a NN
- výkopové a stavební práce technologického domku vč. přilehlé plochy
- výkopové práce pro základy výstražníků
- výkopové práce pro svislé dopravní značení pozemní komunikace
- položení kabelových tras včetně zásypu
- výstavba nového RD
- instalace nového železničního pole
- instalace nového přejezdu
- stavební práce pro instalaci nových výstražníků

Termín a doba trvání: září 2022 (14 dní nepřetržité výluky v mezistaničním úseku Žlutice – Štědrá, rozdílně oproti ročnímu plánu výluk; 7 dní nepřetržité silniční uzavírky).

Technologické práce:

- montáž výstražníků
- montáž přejezdníků
- montáž ovládacích prvků PZS
- zkouška ovládání PZS

Termín a doba trvání: říjen 2022 (bez nároku na výluky).

Vybrané dokončovací práce neomezující provoz drážní dopravy mohou probíhat i po skončení nepřetržité výluky.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Předmětem stavby je modernizace zabezpečovacího zařízení přejezdu, který zůstává ve své původní poloze. Z pohledu ovlivnění odtokových poměrů lze tedy konstatovat, že dopady stavby nebudou žádné, nebo naprosto minimální.

Průvodní zprávu zpracoval:

Ing. Emil Špaček

Tel: +420 603775232

E-mail: emil.spacek@sagasta.cz