


Razítko oprávněné osoby:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	4/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Jaromír Kielor
001	12/2021	Úprava dokumentace dle požadavku Města Louny (architektonické řešení ploch)	Jaromír Kielor

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

Zhotovitel stavby:	Signal Projekt s.r.o. 		
Adresa: Kontakt:	Videňská 55, 639 00 Brno T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz		
Zhotovitel objektu:			
Adresa: Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP): Jaromír Kielor	Specialista: Mgr. Radek Böhm	Odpovědný projektant: Mgr. Radek Böhm	Zpracovatel: Jaromír Kielor

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny - Rakovník			Označení (S-kód): S631900167
				Označení zhotovitele: 20-042-20-211
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj: Ústecký	Katastrální území: Louny [687391]	TUDU: 0561 10		
Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS	Datum zpracování: 4/2021	Formáty: 29 x A4	Měřítko:	

[illegible]

B Souhrnná technická zpráva

B.1 Popis území stavby

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

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, má vliv na šířkové uspořádání komunikací vedoucích k přejezdu. Je to nutné z toho důvodu, že na přejezdu bude instalováno přejezdové zabezpečovací zařízení se závorami. Stavba se nachází dle umístění přejezdu na regionální dráze Louny – Postoloprty, v záhlaví stanice Louny, v intravilánu města Louny na ulici Husova. Z regionální dráhy Louny – Postoloprty odbočuje regionální dráha Louny předměstí – Rakovník. Vlastníkem trati je Správa železnic, s.o. a jejím správcem příslušné výkonné jednotky OR Ůstí nad Labem. Území stavby je ve stávajícím stavu využíváno k organizování a provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso jednokolejné neelektrizované dráhy. Stavbou dotčené kolejiště je tedy napojeno na dosavadní technické vybavení území. Jedná se o stavbu malého rozsahu, která je umístěna na drážních pozemcích investora (Správy železnic s.o.) a Města Louny na katastrálním území Louny. Staveniště je dobře přístupné z železnice a z místní komunikace (ulice Husova) vedoucí na přejezd, která bude využívána pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Plocha zařízení staveniště se předpokládá z mobilních prostředků zhotovitele stavby, případně na pozemku investora v oblasti přejezdu, což umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby a tím se značně omezí průjezd dopravní techniky městem Louny.

Na území Města Louny bude stavba realizována v zastavěném území. Jedná se o celý rozsah čítající nové výstražníky, závory, reléový domek s vnitřní technologií PZS, kabelizace, napájení PZS, stavební úpravy komunikací na přejezdu.

Umístění stavby je definováno stávající polohou dotčené železniční trati v mezistaničním úseku Louny – Louny předměstí. Stavba se dle vlastnictví pozemků rozkládá na pozemcích investora (Správy železnic s.o.) a Města Louny. Před zahájením stavby budou na dotčené pozemky cizích subjektů uzavřeny smlouvy dle jejich požadavků (smlouva o provedení stavby, případně jiná formy smluv) a pro potřeby stavebního řízení zajištěn písemný souhlas vlastníka pozemku na výkres situace stavby.

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

Územně plánovací dokumentací pro danou lokalitu je Územní plán Louny v úplném znění po vydání Změny č. 2. Územní plán Louny byl vydán 20.9.2020 (datum nabytí účinnosti 22.10.2010). Změna č.2 nabyla účinnosti 9.7.2018. Stavba bude realizována v zastavěném území Města Louny.

Stavba je umístěna v plochách dopravní infrastruktury, DZ – doprava železniční (pozemky parc.č. 5153, 5154/1) a DS – doprava silniční (pozemek parc.č. 5086/2). Stavbou bude dotčena také plocha zeleně Z (pozemky parc.č. 651, 4947, 938/1, a plocha BI - individuálního bydlení v rodinných domech - městské (pozemek parc.č. 5155).

Přípustné využití pro plochu DS je pro stavby silnic, místních a zemědělských komunikací a ploch bezprostředně spojených v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. ve znění pozdějších předpisů, dále cyklostezky a cyklotrasy, pěší a polní cesty.

Přípustné využití pro plochu DZ je pro stavby železnic, plochy a stavby bezprostředně spojených s železniční dopravou.

Plocha BI – bude dotčena minimálně, jedná se o předláždění stávající komunikace pro pěší a vegetační úpravy (osetí travním semenem). Přípustné využití ploch BI je pro stavby s převažující funkcí bydlení v rodinných domech s maximálně dvěma nadzemními podlažími a podkrovím a stavbami s funkcí doplňkovou, s odstavením a garážováním vozidel na vlastním pozemku. Přípustné jsou stavby pro veřejnou a komerční vybavenost, drobné podnikání sloužící zejména obyvatelům v dané lokalitě, nesnižující kvalitu prostředí a pohodu bydlení ve vymezené lokalitě a jsou slučitelné s bydlením. Přípustný je chov drobných zvířat nesnižující kvalitu prostředí a pohodu bydlení. Součástí lokalit jsou veřejná prostranství v rozsahu 1000 m²/2 ha zastavitelné plochy bez započítání pozemních komunikací, související dopravní a technická infrastruktura.

Plocha zeleně Z bude dotčena minimálně, jedná se o úpravu stávajících komunikací pro pěší a vegetační úpravy (osetí travním semenem). Přípustné využití ploch zeleně je pro zeleň plošnou, liniovou, parkovou, pěší cesty a prostranství a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. Území veřejné zeleně mohou být doplněna drobnými stavbami, vodními prvky a zpevněnými plochami.

Územně plánovací dokumentace platné pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků. Stavební záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací. Požadavky vyplývající z regulativů stanovených územním plánem pro ochranu dalších záměrů v území jsou splněny.

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

Výjimky nebyly uplatňovány.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. **Vzhledem k nedávné realizaci opravy povrchu komunikace v ulici Husova z dotačního titulu, jehož příjemcem bylo Město Louny, které je smluvně vázáno udržitelností projektu a zásahu připravované stavby do této opravované části, je Městem Louny požadována finanční kompenzace (prostředky vyhrazeny v nákladech stavby) a bezplatný převod nově upravovaných povrchů do majetku Města Louny. Práce a obnova povrchů budou prováděny v souladu s pravidly rady města č. P1/2017, v platném znění. Před zahájením výkopových prací a v průběhu provádění výkopových prací bude ze strany investora prováděna fotodokumentace předmětné akce. V případě potřeby využití přilehlých pozemků v majetku města, investor požádá Město Louny, odbor SM, o povolení záboru veřejného prostranství dle OZV č. 2/2019 o místním poplatku za užívání veřejného prostranství. Stavba bude označena informativní tabulí o investorovi, zhotoviteli, účelu a termínu realizace akce. Při realizaci akce bude respektován stávající stav veřejné zeleně. V případě nutnosti kácení stromů a odstraňování keřových porostů je nutno podat písemnou žádost odboru SM. U všech dřevin bude dodržena ČSN 839061 Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích čl. 4.10.1. Pokud dojde při realizaci akce k poškození travnatých ploch, budou tyto plochy srovnány do roviny a osety travním semenem. V případě poškození veřejné zeleně bude provedena náprava či náhradní výsadba na náklady žadatele. Úklid vzniklého odpadu spojeného s prováděním realizace stavby bude prováděn ihned po znečištění veřejného prostranství.**

Na základě požadavku architekta Města Louny byla provedena úprava technického řešení objektu SO 01-13-01 Komunikace na přejezdu spočívající ve sjednocení povrchů v oblasti před závorami. Upravené přílohy jsou označeny v rámečku revize číslem 001.

Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

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

Z hlediska geomorfologického členění ČR se stavba nachází v soustavě Česká tabule, v podsoustavě Středočeská tabule, v celku Dolnooharská tabule, podcelku Hazmburská tabule a okrsku Lounská pahorkatina. Z geologického hlediska zájmové území stavby leží na území Českého masivu. Podloží horniny jsou určovány blízkostí českého středohoří a jsou zde velmi pestré. Zatímco niva Ohře je tvořena fluvialními sedimenty, samotné město leží na sedimentech deluviálních, říčních terasách ale i na zpevněných marinních sedimentech reprezentovaných slínovci s polohami či konkracemi vápenců a písčitymi slínovci až jílovci spongilitickými, místy silicifikované (opuky). Samotný střed města pak tvoří vápencový výchoz. V širším okolí se pak uplatňují i spraše a sprašové hlíny a vulkanity.

Hlavní půdním zástupcem jsou černozemě v různých varietách - od typických černozemí na spraši, po pelické černozemě, hojné smonice až pararendziny na těžkých jílovitých podkladech. Černozemě jsou často vyvinuté i na zahliněném povrchu šterkopísků.

Stavba se nachází v povodí Ohře.

Podle hydrogeologické mapy ČR leží stavba v základním hydrogeologickém rajonu Ohářská křída (číslo rajonu 4540) v povodí Ohře.

Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje.

Stavba je odvodněna do toku Ohře skrze soustavu městské kanalizace. Stavba neovlivní odtokové poměry v území.

V místě stavby jsou horniny i půdy dotčeny terénními úpravami. V oblasti stavby se nenachází ložiska nerostných surovin, chráněná ložisková území ani dobývací prostory. Území není poddolované.

V oblasti stavby se nenachází ložiska nerostných surovin, chráněná ložisková území ani dobývací prostory.

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

Pro účely zpracování projektové dokumentace bylo využito geodetické zaměření oblasti stavby (mj. stávajícího stavu železničního přejezdu, železniční trati a jejího nejbližšího okolí). Zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Na základě zaměřených bodů byla vyhotovena digitální účelová mapa. Bližší popis je uveden části Geodetická dokumentace.

Dále byl proveden průzkum inženýrských sítí. Výsledky jsou zaneseny do koordinační situace.

Byl proveden biologický průzkum se zaměřením na dendrologické charakteristiky dotčené zeleně, který je umístěn samostatně v dokladech stavby.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod.

V bezprostřední blízkosti stavby se nenachází kulturní památky, památkové rezervace ani jejich ochranná pásma. V Lounech je vymezena Městská památková zóna Louny zahrnující historický střed města a jeho okolí. Je zde množství památkově chráněných objektů. Stavba je umístěna na stávajícím tělese dráhy a přilehlé komunikaci, proto se nepředpokládá dotčení památkové ochrany stavbou.

Postup dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí), v platném znění

Krajský úřad Ústeckého kraje na základě Vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů č. j. KUUK/028128/2021/ZPZ ze dne 22. února 2021 konstatuje že:

Na základě předaných podkladů Krajský úřad Ústeckého kraje, který podle § 20 zákona vykonává státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, jako příslušný úřad konstatuje, že záměr Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny – Rakovník nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, proto dle § 1 odst. 2 zákona nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona, a to v případě zachování výše uvedených parametrů a činností. Vyjádření je součástí Dokladová částí projektové dokumentace.

Ochrana vod

Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavba nezasahuje do ochranného pásma vodního zdroje.

Stavba je odvodněna do toku Ohře skrze soustavu městské kanalizace. Stavba neovlivní odtokové poměry v území.

Zvláště chráněná území a Natura 2000

Stavba není umístěována do velkoplošného ani maloplošného zvláště chráněného území, ani jeho ochranného pásma. Celý záměr je umístěn nedaleko CHKO České středohoří. Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000.

V širším okolí se jedná o EVL CZ0423510 Ohře, EVL CZ0423201 Blšanský chlum, EVL CZ0420165 Velký vrch – Černodoly v částečném překryvu s PP Blšanský chlum, respektive s NPP Velký vrch u Vršovic.

Krajský úřad Ústeckého kraje ve stanovisku č.j.: KUUK/023979/2021 ze dne 11. února 2021 konstatuje, že „Lze vyloučit možnost, že záměr „Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny - Rakovník“ může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje“. Stanovisko je součástí Dokladová části projektové dokumentace.

ÚSES

Stavba nezasáhne do skladebného prvku Územního systému ekologické stability.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/94 Sb. „o drahách“.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické a dopravní infrastruktury. Vyjádření všech správců sítí technické infrastruktury jsou uložena v dokladové části.

Tabulka č.1: Seznam vlastníků či správců technické infrastruktury

Správce nebo vlastník TI	kolize
CETIN a.s.	N
Správa železnic, státní organizace, CTD (v údržbě ČD-Telematiky, a.s.)	A
ČEPRO, a.s.	N
České Radiokomunikace a.s.	N
ČEZ Distribuce, a. s.	A
ČEZ ICT Services, a. s.	N
ELTODO OSVĚTLENÍ, s.r.o.	N
ENERGIE Holding	N
GasNet, s.r.o. v zast. GridServices, s.r.o.	A
GRAPE SC, a.s.	N
Ing. Michaela Mudrochová	N
Mach3net s.r.o. v zast. SUPTel a.s.	N
Město Louny (* zajišťuje Technická správa města Loun s.r.o.)	A*
NET4GAS, s.r.o.	N
Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. - vodovod	A
Severočeské vodovody a kanalizace, a.s. - kanalizace	A
Správa železnic, OŘ Ústí nad Labem - Odbor energetiky a služeb (OES)	N
- Správa elektrotechniky a energetiky (SEE)	A

- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT)	A
- Správa mostů a tunelů (SMT)	N
- Správa pozemních staveb (SPS)	N
- Správa trati (ST)	N
- Útvar nám. pro řízení provozu UL	N
Technická správa města Loun s.r.o.	A
Telco Pro Services, a.s.	N
T-Mobile Czech Republic a.s.	N
TwigoNet Europe, SE	N
UPC Česká republika, s.r.o. (nyní Vodafone) v zast. InfoTel, spol. s.r.o.	A
Vodafone Czech Republic a.s.	N
Legenda: A = dojde k dotčení N = nedojde k dotčení	

Údaje o jednotlivých správcích a vlastnících technické infrastruktury byly získány prostřednictvím UtilityReport, kterou provozuje HRDLIČKA spol. s r. o.

U inženýrských sítí, nacházejících se v prostoru staveniště je nutné dodržet ochranná pásma, odstupy stanovené ČSN 73 6005, příslušnými zákony a podmínky stanovené ve vyjádřeních jejich správců. Zhotovitel stavby požádá před započítáním stavebních prací jednotlivé správce o vytyčení jejich sítí.

Při pracích v ochranném pásmu jednotlivých vedení, je nutno dodržet podmínky, stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců, viz dokladová část.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit.

Stavbou nebudou dotčeny památné stromy ani jejich ochranná pásma. Stavba se nedotkne lesních pozemků, ani jejich ochranných pásem (do 50 m od PUPFL). Stavbou nebudou dotčeny významné krajinné prvky registrované.

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

Stavba je situována mimo stanovená záplavová území. Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit. Lokalita nebývá při silnějších a příválových deštích pravidelně zaplavována.

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

Stavba se nachází v intravilánu a přímo sousedí mimo jiné s parkovými úpravami, tedy s kosenými trávníky a stromovými a keřovými výsadbami parkového charakteru. Stavbou nebudou tyto plochy až na výjimky dotčeny. Stavba se nedotkne okolní zástavby. Odtokové poměry v území zůstanou zachovány.

FLÓRA

Potenciální vegetace

Potenciální přirozenou vegetací území je střemchová jasanina (*Pruno-Fraxinetum*), místy v komplexu s mokřadními olšinami (*Alnion glutinosae*). Společenstvo představuje přechodný typ vegetace mezi tvrdými luhy a potočními olšinami. Dominantami stromového patra jsou olše lepkavá (*Alnus glutinosa*) nebo jasan ztepilý (*Fraxinus excelsior*). Z dalších dřevin se uplatňuje dub letní (*Quercus robur*), ale pouze s malou pokryvností. Keřové patro je silně rozvinuto; hojně jsou zastoupeny *Euonymus europaeus*, *Prunus padus* subsp. *padus* a *Ribes rubrum*. Pro bylinné patro jsou charakteristické nitrofyty *Humulus lupulus*, *Rubus caesius* a *Urtica dioica*. Hojně se vyskytují druhy pcháčových luk, např. *Cirsium oleraceum*, *Filipendula ulmaria* a *Lysimachia vulgaris*. Druhy potočních olšin se uplatňují omezeně (s výjimkou *Impatiens noli-tangere*). Charakteristický je také nízký podíl

hájových rostlin. Ve větší míře se uplatňují pouze *Brachypodium sylvaticum* a *Pulmonaria officinalis* agg. Oproti tvrdým luhům se v tomto společenstvu tak výrazně neprojevuje jarní bylinný aspekt, hojněji jsou zastoupeny hygrofyty a naopak menší měrou mezofyty. V porostech se obvykle vyskytuje 30–45 druhů cévnatých rostlin na plochách o velikosti kolem 200–400 m². Mechové patro má zpravidla malou pokrývnost.

Stav v místě záměru

Vegetace v místě záměru je tvořena výsadbami mladých a středně starých dřevin – lip a bříz. Keře jsou zde zastoupeny živým plotem z pámelníku a drobnými nálety bezu černého na obtížně udržovatelných místech. Bylinná vegetace je zastoupena koseným parkovým trávníkem. Některá méně přístupná místa a okraje pak obsazuje výskyt běžných ruderalů.

FAUNA

Dle biogeografického členění ČR území spadá pod Mostecký bioregion (1.1). Bioregion náleží k nejteplejším a nejsušším oblastem České republiky, převažuje 2. vegetační stupeň. Jeho současný stav je charakterizován velkoplošnými antropocenózami s expanzivními ruderalními druhy. Typické jsou zbytky stepní a vzácně dokonce i halofilní bioty. Ve flóře jsou zastoupeny submediteránní a pontickopanonské, méně subatlantické prvky, přítomna je řada mezních prvků. Ve fauně dominují teplomilné druhy, u hmyzu se zastoupením středočeských endemitů.

Fauna bioregionu je hercynského původu, s patrnými západními vlivy (ropucha krátkonohá, ježek západní). Pauperizace je způsobena především nedostatkem lesních společenstev a velkoplošnou devastací krajiny. Specifické druhy osídlily i antropogenní tvary, jako výsypky (z ptáků např. linduška úhorní nebo strnad luční). V místech počátečních rekonstrukcí nastupují sukcesní stadia, závislá na charakteru a úrovni sukcese rostlinných společenstev. Na zbytcích relativně zachovalých stanovišť přežívají ochuzená teplomilná společenstva středočeské zvěřiny, k níž patří např. měkkýši trojzubka stepní a suchomilka rýhovaná, některé druhy hmyzu, včetně středočeských endemitů (nesytka česká, krasec trójský) nebo myšice malooká. Řeka Ohře není příliš znečištěna a má relativně přirozené koryto, náleží do cejnového pásma. Ostatní toky v podkrušnohorské uhelné pánvi jsou zpravidla silně poškozeny, zvláště Bílina, zpravidla náleží do parmového pásma. Blšanka je relativně zachovalá a čistá, při hranici bioregionu náleží do pstruhového pásma. Všechny drobné toky náležely do pstruhového pásma, jejich biota je dnes však decimována. Specifickým biotopem jsou vodní nádrže a mokřady vznikající různým způsobem (oprávy, odkalovací nádrže), významné zejména pro hnízdění některých druhů ptáků, jako je např. racek bouřní nebo moudivláček lužní. Hydrobiocenózy těchto nádrží jsou dosud variabilní a neustálené.

Stav v místě záměru

Průzkum obratlovců byl prováděn procházením linie záměru po obou stranách kolejiště i bezprostředním okolí s krátkými cca. 20 min. zastávkami.

Živočichové byli identifikováni na základě přímého pozorování pobytových stop a zejména u ptáků na základě hlasových projevů.

V širším okolí stavby bylo při biologickém průzkumu pozorovány běžné druhy ptáků jako je drozd zpěvný (*Turdus philomelos*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), kos černý (*Turdus merula*), červenka obecná (*Erithacus rubecula*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*) straka obecná (*Pica pica*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), špaček obecný (*Sturnus vulgaris*), poštolka obecná (*Falco tinnunculus*), holub hřivnáč (*Columba palumbus*). U části těchto druhů je možné hnízdění v korunách stromů v okolí záměru.

Savci ani zástupci dalších skupin živočichů pozorování nebyli.

Okolní pozemky nebudou stavbou dotčeny, pouze přístupové komunikace. Stavba neovlivní odtokové poměry v území.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé zeleně a porostů dřevin s plochou nad 40m² podléhající povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění.

Předpokládá se ořez větví na stávajících 1-2 lípách do výšky 3-3,5m nad zemí tak, aby byl zajištěn rozhled na výstražník při výjezdu z vedlejší komunikace. Ořez bude proveden odbornou dendrologickou firmou. Pokud by ořez nezajišťoval dostatečný rozhled, pak by bylo nutné kácení. V případě kácení bude postupováno dle platných předpisů.

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

Pro realizaci stavby nejsou nutné trvalé ani dočasné zábory pozemků určených k plnění funkcí lesa a pozemků s ochranou zemědělského půdního fondu.

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

Poloha stavby je určena stávající polohou železničního přejezdu, pozemní komunikace křížící trať a trasováním dráhy v daném traťovém úseku. Staveniště je dostupné jak po pozemní komunikaci vedoucí k přejezdu, tak i po dotčené železniční trati.

Přejezd P1924 v km 10,272 se nachází na jednokolejné neelektrifikované regionální trati Louny – Postoloprty, v záhlaví stanice Louny, v intravilánu města Louny na ulici Husova. V současnosti je přejezd, jenž tvoří křížení dráhy s místní komunikací, zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBLI (3. kategorie, s pozitivní signalizací, bez závor). Nejvyšší traťová rychlost v předmětném traťovém úseku je 60 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700m a trakce je nezávislá motorová.

V rámci PS01-01-31 bude v případě prokázání kolize (po odkrytí inženýrské sítě v terénu) řešena přeložka stávajícího vedení veřejného osvětlení města a sdělovacího vedení společnosti Vodafone (dříve UPC). Přeložka vedení společnosti ČEZ Distribuce je řešeno samostatně na základě smlouvy mezi investorem a vlastníkem IS.

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

Realizace stavby je podmíněna realizací zřízení odběrného místa ze strany distributora elektrické energie (alternativně, lze dočasně využít stávající napájení PZS). Dále je projektantovi známo, že Správa tratí Oblastního ředitelství v Ústí nad Labem zvažuje samostatnou investiční akci na stavební rekonstrukci přejezdu, která by byla koordinována s touto připravovanou stavbou (informace se musí průběžně ověřovat na úrovni investor – OŘ Ústí nad Labem). Rovněž je připravovaná akce s názvem „Oprava zabezpečovacího zařízení v dopravních Postoloprty, Vrbka, Březno u Postoloprty“, jejíž součástí je mimo jiné také vybudování traťového zabezpečovacího zařízení v úseku Louny – Louny předměstí.

Stavba je dle rozhodnutí jejího investora, kterým je Správa železnic, státní organizace, plánována v termínu výstavby 04/2023 – 11/2023.

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

Kat. území	Parc. č.	Vlastník/ právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku/ způsob využití
Louny	5153/1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha / dráha
Louny	5154/1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha / dráha
Louny	5155	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Zastavěná plocha a nádvoří
Louny	938/1	Město Louny	Ostatní plocha / zeleň
Louny	5086/2	Město Louny	Ostatní plocha / ost. komunikace

Louny	4947	Město Louny	Ostatní plocha / ost. komunikace
Louny	651	Město Louny	Ostatní plocha / zeleň

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Stavba je svým charakterem nová stavba.

Parametry dráhy

Kategorie dráhy:	Regionální
Číslo trati dle TTP:	531A
Trať:	Louny - Postoloprty
Traťový úsek:	Louny – Louny předměstí
Traťová rychlost v t.ú.:	60 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Počet kolejí:	1
Trakce:	nezávislá
Centrální vytápění vozů:	ano
Traťové zab. zař.:	není (telefonické dorozumívání)
Nejdelší vlak:	400 m
Nejpomalejší rychlost vlaku:	20 km/h

PZS v km 10,272:

Stávající stav

Kategorie PZS:	3SBLI
Počet výstražníků:	7
Počet závor:	0
Kontrola volnosti:	počítačem náprav

Nový stav

Kategorie PZS:	3ZBI
Počet výstražníků:	5
Počet závor:	4
Kontrola volnosti:	počítačem náprav

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšit bezpečnost na železničním přejezdu. Realizací se účel užívání dráhy nezmění. Předmětem stavby je doplnění závor u stávajícího PZS včetně jeho rekonstrukce, dále rekonstrukce napájení PZS a stavební úpravy komunikací vedoucích k přejezdu. Nové PZS bude plně vyhovovat ustanovením normy ČSN 342650 ed.2. Venkovní prvky PZS tvořeny výstražníky a závorami budou spojeny kabelizací s vnitřní technologií umístěnou v reléovém domku v blízkosti přejezdu. Volnost trati bude kontrolována pomocí stávajících počítačů náprav s vnitřní technologií ve stanici a na trati. Pro napájení technologie PZS bude rekonstrukce elektrické přípojky (napájení z nového místa, připojení po HDS řeší distributor elektrické energie na základě smlouvy).

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Technické řešení stavby předpokládá demontáž stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P1924 a jeho náhradu za přejezdové zabezpečovací zařízení se závorami. U přejezdu dojde ke změně kategorie na PZS 3ZBI. S ohledem na budované výstražníky se závorami bude v rámci stavební části provést úpravu stávajícího vedení chodníků po obou stranách přejezdu. Nově vybudované PZS bude napájeno novou elektrickou přípojkou, kterou zajistí distributor elektrické energie na základě smlouvy o připojení. Budované PZS se nachází na regionální trati Louny – Postoloprty z níž odbočuje regionální dráha Louny předměstí - Rakovník. Realizací stavby se parametry tratí nezmění. Realizací stavby dojde ke zvýšení bezpečnosti pro účastníky silniční a železniční dopravy a také chodců. Realizace stavby se předpokládá za provozu železniční dopravy. Pouze po dobu asfaltování odfrézovaného krytu komunikace bude nutná denní 8-hodinová železniční výluka a silniční uzavírka. Železniční osobní doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou a provoz linek autobusových dopravců jezdících přes tento přejezd bude veden po objízdě trase.

Realizace stavby bude prováděna za využití stávajících příjezdových komunikací. Nové příjezdové komunikace na stavbu nebudou zřizovány.

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

Územně plánovací dokumentace platné pro dané lokality připouští navržené využití pozemků.

f) 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

Vzhledem k situování a charakteru stavby, stavba nevyžaduje povolení výjimek. Při použití dosud nezavedeného zařízení je nutné v rámci stavby provést jeho technické schválení a zažádat o ověřovací provoz.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. **Vzhledem k nedávné realizaci opravy povrchu komunikace v ulici Husova z dotačního titulu, jehož příjemcem bylo Město Louny, které je smluvně vázáno udržitelnosti projektu a zásahu připravované stavby do této opravované části, je Městem Louny požadována finanční kompenzace a bezplatný převod nově upravovaných povrchů do majetku Města Louny.** Podmínky uvedené ve stanoviscích jsou zapracovány v PD stavby a písemná vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

Na základě požadavku architekta Města Louny byla provedena úprava technického řešení objektu SO 01-13-01 Komunikace na přejezdu spočívající ve sjednocení povrchů v oblasti před závorami. Upravené přílohy jsou označeny v rámečku revize číslem 001.

Stavba bude provedena v souladu s projektovou dokumentací stavby a stavebním povolením drážního úřadu. Nově budované zařízení a položené kabely bude nutné v rámci realizace stavby geodeticky zaměřit.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území

V blízkém okolí stavby se nenachází žádné kulturní památky, památkové rezervace, a to i přesto že na území města Louny je mnoho budov a objektů prohlášených kulturními památkami. Ty jsou však soustředěny převážně v historickém centru.

Stavba se nenachází v žádném zvláště chráněném území ani jeho ochranném pásmu. Stavba se nedotkne lesních pozemků ani jejich ochranných pásem (do 50 m od PUPFL). Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizací se toto pásmo nemění.

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

Stavba neklade nároky na zdroje surovin, vody ani na likvidaci odpadních vod. Z provozu stavby jsou předpokládány odpady, které nebudou trvale uskladněny a tedy nevyžadují dočasné zřízení skládky. Na základě smlouvy o připojení s distributorem elektrické energie bude zřízeno nové odběrné místo pro napájení technologie PZS.

j) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové komunikace a kolejiště. Před započítáním stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. V oblastech souběhu a křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi je ze strany vlastníků požadován ruční výkop. Zhotovitel stavby si v předstihu požádá příslušný odbor dopravy o stanovení přechodného dopravního značení pro uzavírku přejezdu s objízdnou trasou v době doasfaltování krytu vozovky. Většina odpadů se předpokládá odvézt do sběrných dvorů v blízkosti stavby. Dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B.8 (Zásady organizace výstavby). Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem SŽDC D7/2 zažádá o výluky. Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizaci stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel okamžitou dekontaminaci. Stavba bude uváděna do provozu jako jeden celek.

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

Dokončená stavba bude uvedena do zkušebního provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšné vyhodnocení technicko-bezpečnostní zkoušky bude podmínkou předání stavby, která bude předána jako celek. Úspěšné vyhodnocení zkušebního provozu bude podmínkou kolaudace stavby.

l) orientační náklady stavby

Celkové investiční náklady jsou odhadovány na 14,1 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení,

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Účelem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu včetně jeho doplnění o závory. Železniční přejezd je již v dnešní době pevně zakomponován v území a stavbou nedojde ke změně.

b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Architektonické řešení vychází ze stávajícího stavu a koncepce nového návrhu stavebního řešení je navrženo dle požadavku investora s ohledem na organizaci a provozování drážní dopravy na trati.

B.2.3 Celkové technické řešení

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

Stavba řeší rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení s doplněním o závory, zřízení napájení technologie PZS a stavební úpravu směrového vedení stávajících chodníků v oblasti přejezdu. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna v reléovém stojanu v reléovém domku v blízkosti přejezdu. Použité nově budované zařízení musí být zavedeno u Správy železnic (nebude-li zavedené, je nutné zavést na něj ověřovací provoz), případné odchylky od schváleného zapojení je nutno nechat technicky schválit v rámci realizační dokumentace. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

Jednotlivý popis koncepce technického řešení je uveden v B.2.6 a B.2.7.

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

Stavba neklade nároky na zdroje surovin, vody ani likvidaci odpadních vod.

c) celková spotřeba vody,

Stavba neklade nároky na zdroje vody.

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

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze rozřadit dle zákona č.541/2020 Sb. Při realizaci stavby bude vznikat odpad uvedený v následující tabulce zařazený dle katalogu odpadů: Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

Tab. 3: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby a jejich množství

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Množství odpadů (t)
16 02 14	vyřazená zařízení	2,00
16 06 02	nikl - kadmiové baterie a akumulátory	0,20
17 01 01	beton z demolic objektů, základů	19
17 03 02	asfaltový beton (demolice vozovky) bez dehtu	77
17 04 05	železný šrot - konstrukce, stožáry, kolejnice	0,40
17 05 04	výkopová zemina	31
17 09 04	laminát z demolic technologických domků	2,00
20 01 38	smýcené stromy a keře, pařezy	0,80

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií ve shromažďovacích prostředcích v místě vzniku (tj. v místě stavby) a předávány oprávněným osobám k využití či odstranění, viz § 12 odst. 3 zákona o odpadech. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných, povinnosti uvedené v § 16 zákona o odpadech. Původce odpadů je povinen vést průběžnou evidenci o odpadech a způsobech nakládání s odpady a v případě, že produkuje nebo nakládá s více než 100 kg nebezpečných odpadů za kalendářní rok nebo s více než 100 tunami ostatních odpadů za kalendářní rok zasílá každoročně do 15. února následujícího roku pravdivé a úplné hlášení o druzích, množství odpadů a způsobech nakládání s nimi obecnímu úřadu obce s rozšířenou působností příslušnému podle místa provozovny. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů a v souladu s prováděcími právními předpisy.

Výkopová zemina bude odvezena na místo určené investorem stavby s upřednostněním druhotného využití zeminy na drážním pozemku. V blízkém okolí stavby je možné čistou zeminu předat oprávněné osobě. Dle VTP investora je nutná vzorkování půdy, protože se v rámci stavby řeší stavební rekonstrukce přejezdu. V tabulce není uvedena zemina z výkopu kabelové trasy zabezpečovacího zařízení, která se opět použije k záhozu výkopu a zemina z výkopu základů pro reléový domek, která bude rozhrnuta pro zarovnění terénu jeho v blízkém okolí. Tato zemina musí být předem ověřována, aby bylo potvrzeno toto její použití v místě stavby. Zbytky kovových částí, stavební a demoliční suť, beton, papírové a lepenkové, plastové obaly, plasty, asfaltový beton, šterk a směsný komunální odpad budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. Informace o sběrných dvorech a odběrných místech odpadů lze získat na portálu Ministerstva životního prostředí <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>.

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

Stavba nevyžaduje napojení na veřejné komunikační síť.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

PZS bude vybaveno signalizací pro nevidomé a slabozraké a doplňkem břevna závory (zarážkou slepecké hole) v místě, kde závora přehrazuje komunikaci pro pěší (chodník). Chodník před přejezdem bude doplněn o reliéfní dlažbu (signální a varovný pás).

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Netýká se.

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

Netýká se. Stavba nevyžaduje zvláštní opatření proti vlivu bludných proudů, které se vyskytují zejména na stejnosměrné trakci.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu,

PS 01-01-31 PZS v km 10,272 (P1924)

V současnosti je přejezd, jenž tvoří křížení dráhy s místní komunikací, zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBLI typu AŽD71 se 7 výstražníky na 6 stožárech výstražníku. Výstražné kříže jsou v retroreflexním provedení se žlutým zvýrazněním. Vnitřní technologie je umístěna v reléovém domku v blízkosti přejezdu. Kontrola volnosti přibližovacích úseků je zjišťována pomocí počítače náprav. Způsob ovládání výstrahy je proveden vazbou na SZZ žst. Louny. Ovládání a indikace PZS jsou staženy po závislostním kabelu a zobrazeny na monitoru JOP v dopravní kanceláři žst. Louny.

b) popis navrženého řešení,

PS 01-01-31 PZS v km 10,272 (P1924)

V rámci tohoto objektu bude na přejezdu vybudováno přejezdové zabezpečovací zařízení se závorami. Nové PZS bude kategorie 3ZBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, celými závorami). Dle rozhodnutí Drážního úřadu budou na přejezdu umístěny 4 stožáry s celkem 5 výstražníky a závorami. Výstražníky budou v plastovém provedení. Jako ovládací prvky PZS budou využity, stejně jako je tomu dnes, počítače náprav. Vnitřní technologie bude umístěna v reléovém stojanu do nového betonového reléového domku v blízkosti přejezdu (ve stávajících místech). PZS bude opětovně zapracováno do SZZ žst. Louny. Součástí objektu jsou demontáže stávající vnitřní i venkovní výstroje PZS včetně reléového domku.

c) energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětíové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku.

V současném stavu se jedná o odběr energie ve výši cca 2,5 kW. Instalovaný příkon nového PZS bude cca 3 kW. Navýšení příkonu je zapříčiněno vybudováním nového PZS se závorami a umístěním technologie do betonového reléového domku.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu,

SO 01-13-01 Komunikace na přejezdu

Komunikace pro pěší se nachází po obou stranách silnice a navazují na sebe průběžně přes železniční přejezd. Chodníky v současné době nevyhovují požadavkům na bezbariérové užívání staveb pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace. Chybí zde například varovné a signální pásy. Chodníky jsou tvořeny třemi druhy povrchů. Severní část je vydlážděna betonovou zámkovou dlažbou ve tvaru terče o rozměrech 230x110 mm a od silnice je oddělena pásy zeleně ve kterých se nachází stromy a uliční osvětlení. Jižní část je vydlážděna

betonovou zámkovou dlažbou ve tvaru kvádrů o rozměrech 200x100 mm a na ni přes železniční přejezd navazuje plocha asfaltová bez silničních obrubníků, které by oddělovaly místní komunikaci od komunikace pro pěší.

V zájmovém území se nachází zařízení technické infrastruktury, a to např. uliční vpusti, kanalizační šachty s poklopy nebo stožáry veřejného osvětlení, které zasahují do řešených ploch.

SO 01-86-01 Napájení přejezdu P1924 v km 10,272

V současné době je PZZ pro P1924 napájeno z přilehlého drážního objektu nacházejícího se na druhé straně pozemní komunikace. Stávající přípojka pro přejezd je jednofázová se sazbovým jističem 25A/1.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 01-13-01 Komunikace na přejezdu

Předmětem stavebního objektu je vybudování chodníků tak, aby byly chráněny PZS se závorami, které slouží zároveň jak pro pěší, tak pro silniční dopravu. Z tohoto důvodu jsou odkloněny od své nynější trasy a přiblíženy k místní komunikaci.

SO 01-86-01 Napájení přejezdu P1924 v km 10,272

Z důvodu možného prodeje nebo demolice objektu bude zařízení ve správě SEE vymístěno a bude vybudována nová přípojka elektrické energie.

Na pozemku města Louny se pod skladbou chodníku nachází kabelové vedení NNk v majetku ČEZ Distribuce, a.s.. Na ČEZ Distribuce, a.s. bude podána žádost o zřízení nového odběrného místa se sazbovým jističem 16B/3. Distributor elektrické energie provede výstavbu nové kabelové přípojky, která bude spočívat v zasmyčkování stávajícího kabelového vedení NNk do nové pojistkové skříně (HDS) umístěné na pozemku dráhy (pozemek parc. č. 5153). Nová HDS bude dělicím místem mezi distributorem a odběratelem.

Z nové HDS bude vyvedeno nové kabelové vedení do nové společné přístrojové skříně pro přejezd s označením RP1924, která bude umístěna u stěny reléového domku.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů." a "Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

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

Pokud do technologického objektu 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 jméno zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek (pokud kabely do domku nevstupovaly přímo ze země), doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

Požadavkem SŽ GR, odboru bezpečnosti a krizového řízení jsou pak tyto hodnoty pro nový reléový domek:

- 1) Požární odolnost REI 30 minut pro podlahu, stěnu i strop
- 2) Požární odolnost EI 30 DP1 pro dveře
- 3) Konstrukční systém reléového domku bude nehořlavý s konstrukcemi DP1
- 4) Třída reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN en 13 501-1 pro zateplovací systém

5) Střešní krytina bude v systémové skladbě Broof(t3) podle ČSN EN 13501-5

6) Okolí reléových domků budou trvale zbavovány hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek

Jelikož přivedené kabely do reléového domku vstupují přímo ze země, tak není nutné provádět utěsnění protipožárními ucpávkami. Toto se provádí pouze v případě vstupu kabelů z kabelových šachet nebo kabelových kanálů.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umístování staveb.

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 (CO₂) 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).

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno HZS Ústeckého kraje a místně příslušnou JPO HZS Správy železnic. Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.

„Vzhledem k umístění stavby z hlediska ustanovení § 31 odst. 1 písm. b) zákona 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů nepodléhá stavba výkonu státního požárního dozoru a není tedy nutné posouzení stavby z hlediska Hasičského záchranného sboru. Z tohoto důvodu není zpracováno Požárně bezpečnostní řešení a není vydáno stanovisko ani závazné stanovisko orgánu Hasičského záchranného sboru.“

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,

Netýká se.

b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,

Netýká se.

c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

Netýká se.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Charakterem se stavba nedotýká hygienických předpisů.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Netýká se.

b) ochrana před bludnými proudy,

Vliv trakce se v oblasti stavby nevyskytuje. Proto nejsou provedena žádná opatření na omezení vlivu bludných proudů. Proti vlivu koroze budou ocelové konstrukce opatřeny z výroby stanovenými ochrannými nátěry.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Výstražníky se závorou jsou uzpůsobeny do prostředí s otřesy způsobenými provozem drážní dopravy.

d) ochrana před hlukem,

Netýká se.

e) protipovodňová opatření,

Stavba nezasahuje do záplavového území.

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

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti s aktivními či potencionálními sesuvy.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Na pozemku města Louny se pod skladbou chodníku nachází kabelové vedení NNk v majetku ČEZ Distribuce, a.s.. Na ČEZ Distribuce, a.s. bude podána žádost o zřízení nového odběrného místa se sazbovým jističem 16B/3. Distributor elektrické energie provede výstavbu nové kabelové přípojky, která bude spočívat v zasmyčkování stávajícího kabelového vedení NNk do nové pojistkové skříně (HDS) umístěné na pozemku dráhy (pozemek parc. č. 5153). Nová HDS bude dělicím místem mezi distributorem a odběratelem.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude připojeno na rozvod nízkého napětí. Instalovaný příkon bude cca 3 kVA.

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, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

Železniční přejezd zůstane napojen na stávající dopravní infrastrukturu. Realizace stavby vyžaduje změnu dopravního značení A30 Železniční přejezd bez závor za dopravní značku A29 Železniční přejezd se závorami. PZS bude vybaveno signalizací pro nevidomé a slabozraké a doplňkem břevna závor (zarážkou slepecké hole) v místě, kde závor přehrazuje komunikaci pro pěší (chodník). Chodník před přejezdem bude doplněn o reliéfní dlažbu (signální a varovný pás).

Pro realizaci stavby je nutné PZS vypnout z činnosti a zavést odpovídající dopravní opatření, tzn. pomalé jízdy a osazení přejezdu přechodným dopravním značením (P06 Stůj, dej přednost v jízdě a IP22 Zabezpečovací zařízení vypnuto z činnosti). Délka vypnutí bude závislá od zvolené varianty postupu řešení výstavby. Před samotnou demontáží stávajícího reléového domku a po instalaci nového reléového domku, kdy musí být provedeno přepojení vazebních kabelů přenášejících informace o volnosti tratě a stavech přejezdů na trati, bude nutné osadit přechodným dopravním značením i zbylé dva zabezpečené železniční přejezdy v úseku Louny – Louny předměstí a zavést přes ně pomalé jízdy a nebo použít neproměnné přejezdníky. Pro asfaltování odfrézovaného krytu vozovky bude nutná denní 8-hodinová železniční výluka s uzavírkou přejezdu. V době uzavírky přejezdu bude zřízena objízdna trasa.

Budování nového vedení chodníku v oblasti přejezdu musí být zajištěno tak, aby byl přes přejezd po dobu výstavby zachován průchod alespoň po jedné straně přejezdu. Pro provádění stavebních prací ve stávající komunikaci spojené s úpravou vedení chodníků musí být projednáno přechodné dopravní značení spojené s tímto omezením (Práce na silnici).

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

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

Staniční a traťové zabezpečovací zařízení zůstane stávající.

Trať dle TTP:	Louny - Rakovník
Traťový úsek TÚ:	0561 Postoloprty (mimo) – Louny (mimo)
Definiční úseky (TÚDÚ):	0561 10 Louny město - Louny
Kategorie dráhy:	Regionální
Číslo trati dle TTP:	531A
Počet kolejí:	1
Traťová rychlost:	60 km/h (v traťovém úseku Louny-Louny předměstí)

Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Trakce:	nezávislá
Traťového zab. zař.:	telefonické dorozumívání (v přípravě automatické hradlo)
Nejdelší vlak:	400m
Nejpomalejší rychlost vlaku:	20 km/h

Žst. Louny:	
Počet dopravních kolejí:	13 (5b, 5c, 3, 1, 1a, 2a, 2b, 2c, 2d, 4, 6, 8, 10)
Počet manipulačních kolejí:	24
Počet vleček:	3 (č. 3115, 3116, 3299)
Počet přejezdů:	2 (P2153, P1924)
Staniční zab. zařízení:	3.kategorie, elektronické

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

Realizace stavby se předpokládá za provozu železniční dopravy s částečným omezením a v době asfaltování odfrézovaného krytu vozovky také s jednou 8-hodinovou denní železniční výlukou trati. V návrhu je uvažováno s 6 denní výlukou PZS na přejezdu P1924 v km 10,272 a dvěmi 8 hodinovými výlukami PZS také na přejezdech P1922 v km 8,953 a P1923 v km 9,656 (jedna bude současně s výlukou trati).

První výluka PZS na přejezdech P1922 v km 8,953, P1923 v km 9,656 a P1924 v km 10,272 proběhne v době železniční výluky, během které budou naspojovány stávající kabely, které budou ukončeny v provizorní kabelové skříni (přejezdy budou osazeny přechodným dopravním značením, jízdy vlaku se v této době nepředpokládají). Druhá 8 hodinová denní výluka PZS na přejezdech P1922 v km 8,953 a P1923 v km 9,656 již bude probíhat při vypnutí PZS na přejezdu P1924 v km 10,272, která bude pro opětovné přepojení vazebních kabelů z kabelové skříně do nového reléového domku. Při této výluce PZS budou přejezdy osazeny přechodným dopravním značením a zavedeny pomalé jízdy vlaku, případně jiné dopravní opatření (neproměnné přejezdíky). Celková doba vypnutí PZS na přejezdu P1924 pro demontáž stávajícího PZS a montáž nového je odhadována na 6 dnů.

Úprava softwaru JOP proběhne nejprve na záložním pracovišti, kde bude software odzkoušen za provozu dopravy ovládaného pomocí hlavního pracoviště a poté bude provoz přepnut na záložní pracoviště a úprava softwaru se stejným způsobem provede na hlavním pracovišti. Během těchto úprav nebude k dispozici záloha. Jízdní cesty budou povolovány na přivolávací návest.

V současné době je přes přejezd provozována osobní železniční doprava na trati Louny – Rakovník a Louny – Postoloprty. Pro trať Louny – Rakovník se jedná o 24 vlaků (ve všedních dnech) a 18 vlaků (o víkendu), v případě 8-hodinové denní výluky pak 10 vlaků (ve všedních dnech) a 8 vlaků (o víkendu). Na trati Louny – Postoloprty se jedná o 32 vlaků (ve všedních dnech) a 20 vlaků (o víkendu), v případě 8-hodinové denní železniční výluky se jedná o 12 vlaků (ve všedních dnech) a 8 vlaků (o víkendu). Z uvedeného vyplývá, že stavbu je vhodné načasovat tak, aby železniční výluka vyšla na víkend, kde je nižší provoz železniční dopravy. Osobní doprava by byla po dobu železniční výluky nahrazena náhradní autobusovou dopravou v počtu 2 autobusy na jeden vlak. Náhradní autobusová doprava by byla provozována v úseku Louny – Hřivice (trať Louny - Rakovník) a v celém úseku za trať Louny – Postoloprty. Nákladní doprava nebude po dobu výluky zavedena, případně bude vedena po odklonové trase. Finanční prostředky za náhradní autobusovou dopravu jsou vyhrazeny v souhrnném rozpočtu stavby.

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Louny – Hřivice bude vedena po:

- Ulici Husova
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Václava Majera
- Ulici Rybalkova
- Ulici Rakovnická (silnice č. 229)
- Ulici Vladimírská
- Ulici Poděbradova
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Silnice č. 28

- Silnice č. 225
- Silnice III.tříd až po stanici Hřivice

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Hřivice - Louny bude vedena po:

- Silnice III.tříd od stanice Hřivice
- Silnice č. 225
- Silnice č. 28
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Ulici Poděbradova
- Ulici Vladimířská
- Ulici Pod Nemocnicí
- Ulici Rakovnická
- Ulici Josefa Fouska
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici Husova

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Louny – Postoloprty bude vedena po:

- Ulici Husova
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Václava Majera
- Ulici Rybalkova
- Ulici Rakovnická (silnice č. 229)
- Ulici Vladimířská
- Ulici Poděbradova
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Silnice č. 28
- Silnice č. 7 (sjezd Březno u Postoloprty)
- Silnice III.tříd až po stanici Postoloprty

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Postoloprty - Louny bude vedena po:

- Silnice III.tříd od stanice Postoloprty
- Silnice č. 7
- Silnice č. 28
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Ulici Poděbradova
- Ulici Vladimířská
- Ulici Pod Nemocnicí
- Ulici Rakovnická
- Ulici Josefa Fouska
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici Husova

c) dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

Netýká se.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy,

Zemina z výkopů bude opět použita pro zához. Zemina odtěžená při výkopu pro základy reléového domku bude rozhrnuta pro zarovnání terénu jeho v blízkém okolí. Tato zemina musí být předem ovzorkována, aby bylo potvrzeno toto její použití v místě stavby. Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit unikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních mechanismů, ale také úniku používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci

znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky. V místě stavby bude přítomna mobilní havarijní souprava.

b) použité vegetační prvky,

Stavba nevyžaduje odstranění vzrostlých dřevin a zapojených porostů podléhajících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., v platném znění. V souvislosti se stavbou nejsou řešeny náhradní výsadby vegetace.

Předpokládá se ořez větví na stávajících 1-2 lípách do výšky 3-3,5m nad zemí tak, aby byl zajištěn rozhled na výstražník při výjezdu z vedlejší komunikace. Pokud by ořez nezajišťoval dostatečný rozhled, pak by bylo nutné kácení (přednostně je uvažováno s ořezem). V tomto případě bude postupováno dle platných předpisů.

c) biotechnická, protierozní opatření.

Biotechnická opatření zahrnují osev travním semenem v místech stávajícího zatravnění v rámci uvedením pozemků do původního stavu. Protierozní opatření nebudou potřeba.

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

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

Nepředpokládá se stavbou vyvolaný významný negativní vliv na životní prostředí. Dotčené drážní i mimodrážní pozemky v blízkém okolí stavby jsou převážně zatravněny s parkovou úpravou s as výskytem výsadeb dřevin a keřů.

Nepředpokládá se stavbou vyvolaný významný negativní vliv na životní prostředí. Stavba se nachází v intravilánu. Stavební činnost bude probíhat během dne se zohledněním polohy stavby v převážně obytné zóně.

Ovzduší a hluk

Ve fázi výstavby bude stavba bodovým zdrojem znečišťování ovzduší, který může zejména při zemních pracích emitovat tuhé znečišťující látky. Liniovým zdrojem znečišťování ovzduší budou provozované dopravní prostředky na příjezdových trasách ke stavbě. Uvedené zdroje budou také ovlivňovat akustickou situaci v blízkém okolí stavby a okolo příjezdových tras s tím, že zemní práce budou převážně probíhat s použitím techniky. Prováděné práce nezahrnují technologie způsobující nadměrné otřesy, hluk nebo znečištění ovzduší. Negativní vliv výstavby bude pouze krátkodobý, malé intenzity a lze jej dostatečně eliminovat technologickou kázní dodavatele stavby na přijatelnou míru.

Při provozu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší. Provoz stavby nezpůsobí překročení stanovených hygienických limitů pro chráněný venkovní prostor staveb. Pro realizaci ani provoz stavby nebyla zpracována hluková ani rozptylové studie, vzhledem k charakteru a rozsahu stavby jsou tyto studie irrelevantní.

Voda

Prostor stavby je odvodněn do toku Ohře skrze soustavu městské kanalizace. Stavba neovlivní odtokové poměry v území.

Stavba neleží v záplavovém území (viz Územní plán Louny). Povodňový plán nebyl zpracován.

Stavba neleží v žádném ochranném pásmu vodního zdroje, zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba nezasáhne na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

Při výstavbě musí být nakládáno s odpady, stavebním materiálem a stavebními mechanismy tak, aby nedošlo k ohrožení půd a vod v území. Stavba je ve smyslu vyhlášky č. 450/2005 Sb. považována za stavbu, kde při výstavbě bude zacházení se závadnými látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody, pokud zde nakládáno s větším množstvím závadných látek, než jsou stanovené limitní hodnoty vyhláškou, bude aktualizován zpracovaný zjednodušený havarijní plán stavby, který je součástí Dokladové části projektové dokumentace.

Odpady

Při veškerém nakládání s těmito odpady je třeba dodržet ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění, a jeho prováděcích vyhlášek. Zhotovitel stavby bude vystupovat jako původce odpadů a zabezpečí způsob nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou a v souladu s podmínkami vyjádření příslušných odborů ŽP v dokladové části. Zhotovitel stavby, stavební dozor i osoba zodpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady, jejíž důležité části jsou implementovány do dokumentu Všeobecné technické podmínky stavby (VTP) investora. Doklady o likvidaci odpadů doloží dodavatel stavebních prací investorovi stavby při

předání stavby do užívání.

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztřídit dle zákona č. 541/2020 Sb. (a platných prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 08/2021 Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií (viz tabulka č. 2).

Výkopová zemina, pokud nebude použita k záhozu výkopů nebo odvezena na místo určené investorem stavby s upřednostněním druhotného využití zeminy, tak se stává odpadem. V rámci stavby je možné nevyužitou čistou zeminu předat oprávněné osobě. V případě, že odstraňovaná zemina bude odebrána v blízkosti kolejí s možným znečištěním nebezpečnými látkami je nutné v souladu s dokumentem Všeobecnými technické podmínky (VTP) zadavatele stavby provést vzorkování této zeminy před předáním oprávněné osobě s nakládáním s tímto odpadem. Podmínky vzorkování zeminy upravuje bod 4.5.14 VTP pro DSP a PDPS a dále metodický pokyn odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi z roku 2018.

Zbytky kovových částí, stavební a demoliční suť, beton, papírové a lepenkové, plastové obaly, plasty, asfaltový beton, šterk a směsný komunální odpad budou předány příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. Smýcené náletové dřeviny budou přednostně štěpkovány v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromů SŽ MP č.j.: 20180/2020-SŽ-GR-O15. Odstranění zeleně při údržbě tratí před započítáním stavby nebude provedeno.

Tab. 1: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad) dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	jednotky	kat.	PS 01- 01-31	SO 01- 86-01	SO 01- 13-01	Celkem
16 02 14	vyřazená zařízení	t	O	2,000			2,000
16 06 02	nikl - kadmiové baterie a akumulátory	kg	N	200			200
17 01 01	beton z demolic objektů, základů	t	O	4,000		15,000	19,000
17 03 02	Asfaltový beton bez dehtu	t	O			77,000	77,000
17 04 05	Železo a ocel	t	O	0,400			0,400
17 05 04	Zemina a kamení	t	O	1,000		30,000	31,000
17 09 04	laminát z demolic technologických domků	t	N	2,000			2,000
20 01 38	Dřevo neuvedené pod číslem 20 01 37	t	O	0,800			0,800

V okolí stavby se v době zpracování dokumentace nachází několik oprávněných osob odbírajících požadované odpady. Výběr použitého zařízení pro nakládání s odpady plně závisí na volbě zhotovitele stavby. Informace o sběrných dvorech a odběrných místech odpadů lze získat na portálu Ministerstva životního prostředí <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>.

Půda

Realizací nedojde k dotčení pozemku zemědělského půdního fondu (ZPF). Záměr a veškeré zásahy jsou situovány na pozemcích intravilánu v k. ú. Louny, vedené jako ostatní plocha, případně jako zastavěná plocha a nádvoří.

Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit únikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních zařízení, ale také úniku používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

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

Stavba není umísťována do zvláště chráněného území. Není tedy zapotřebí zpracovat oznámení EIA - posuzovat stavbu v souladu se zákonem č. 100/2001 Sb. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavbou dotčeny. Stavba nezasáhne do registrovaného VKP ani VKP ze zákona. Stavba není situována do území přírodního parku.

Krajský úřad Ústeckého kraje na základě Vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů č. j. KUUK/028128/2021/ZPZ ze dne 22. února 2021 konstatuje že:

Na základě předaných podkladů Krajský úřad Ústeckého kraje, který podle § 20 zákona vykonává státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, jako příslušný úřad konstatuje, že záměr Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny – Rakovník nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, proto dle § 1 odst. 2 zákona nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona, a to v případě zachování výše uvedených parametrů a činností. Vyjádření je součástí Dokladová částí projektové dokumentace.

Stavba nezasáhne skladebné prvky ÚSES. ÚSES se v intravilánu nenavrhuje.

Realizaci stavby nebudou přímo dotčeny žádné lesní pozemky, ani jejich ochranné pásmo (do 50 m od hranice PUPFL). Vzhledem k pracím pouze na drážním pozemcích se nepředpokládá negativní vliv stavby na lesní porosty. K přístupu ke stavbě není potřeba využít lesních cest.

Vegetace v místě záměru je tvořena výsadbami mladých a středně starých dřevin – lip a bříz. Keře jsou zde zastoupeny živým plotem z pámelníku a drobnými nálety bezu černého na obtížně udržitelných místech. Bylinná vegetace je zastoupena koseným parkovým trávníkem. Některá méně přístupná místa a okraje pak obsazuje výskyt běžných ruderalů.

V okolí blízkém stavby se vyskytují druhy živočichů a rostlin adaptované na prostředí sídel. Na stavbě byl proveden biologický průzkum se zaměřením na dendrologické charakteristiky dotčených dřevin stavbou. Při průzkumu nebyl v oblasti stavby zaznamenán výskyt chráněných druhů rostlin a živočichů. V širším okolí stavby bylo při biologickém průzkumu pozorovány běžné druhy ptáků jako je drozd zpěvný (*Turdus philomelos*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), kos černý (*Turdus merula*), červenka obecná (*Erithacus rubecula*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*), straka obecná (*Pica pica*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), špaček obecný (*Sturnus vulgaris*), poštolka obecná (*Falco tinnunculus*), holub hřivnáč (*Columba palumbus*). U části těchto druhů je možné hnízdění v korunách stromů v okolí záměru. Proto musí být při odstraňování nebo ořezu dřevin respektovány legislativní požadavky s ohledem na výskyt hnízdicího ptactva. Savci ani zástupci dalších skupin živočichů pozorováni nebyli.

Nálezová databáze AOPK ČR neuvádí v místě stavby zaznamenaný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin i živočichů.

Vzhledem k uvedenému se nepředpokládá zásah do biotopu nebo stanoviště zvláště chráněného druhu živočichů a rostlin, také není s ohledem na umístění, rozsah a charakter stavby předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy.

Při výstavbě bude v blízkosti vzrostlých dřevin striktně dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a dokument pod názvem "SPPK A01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti". Odstranění náletových dřevin bude prováděno v období vegetačního klidu a mimo hnízdění ptactva (1. listopad – 31. březen) a rozsah prořezu bude omezen na nejmenší možnou míru.

Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Návrh na minimalizaci vlivů na životní prostředí obecně zahrnuje níže uvedené opatření:

- v prostoru obytné zástavby provádět stavební práce mimo dobu nočního klidu, tj. pouze od 6:00 do 22:00 při dodržení stanovených hygienických limitů v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.;
- stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu a při odstavení na staveništi je zajistit proti možným úkapům pohonných hmot;

- pro minimalizaci prašnosti v období delšího sucha bude prováděno skrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací na stavenišť;
- příjezdové komunikace udržovat pravidelnou očistu v souladu s § 28 zákona o pozemních komunikacích;
- v případě havárie při realizaci stavby kontaktovat hasiče, u havárie menšího rozsahu v půdním prostředí okamžitě sanovat doporučenými sanačními prostředky;
- při nakládání s odpady dodržovat veškeré povinnosti vyplývající ze zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a z platných prováděcích vyhlášek.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. Realizace záměru nemůže, byť nepřímo ovlivnit nedalekou EVL CZ0423510 Ohře či další lokality soustavy Natura 2000 jak konstatuje Krajský úřad Ústeckého kraje ve stanovisku č.j.: KUUK/023979/2021 ze dne 11. února 2021: „Lze vyloučit možnost, že záměr „Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny - Rakovník“ může mít samostatně či ve spojení s jinými významný vliv na příznivý stav předmětů ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje“. Stanovisko je součástí Dokladová části projektové dokumentace.

d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Předmětná stavba svým charakterem a umístěním nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona a nejsou stanoveny podmínky posuzování vlivů na životní prostředí.

Krajský úřad Ústeckého kraje na základě Vyjádření dle zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů č. j. KUUK/028128/2021/ZPZ ze dne 22. února 2021 konstatuje, že záměr Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny – Rakovník nemůže závažně ovlivnit životní prostředí, proto dle § 1 odst. 2 zákona **nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona**, a to v případě zachování výše uvedených parametrů a činností. Vyjádření je součástí Dokladová části projektové dokumentace.

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,

Stavba není posuzována dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci, v platném znění.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Nebude ovlivněno stávající ochranné pásmo dráhy. Ochrana stavby dle jiných předpisů nebude dotčena.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Malý negativní vliv se projeví při stavebních pracích krátkodobým ovlivněním kvality ovzduší a hladiny hluku v blízkém okolí stavby, přičemž přístup bude realizován po stávajících komunikacích a výkopy pro kabelové vedení budou prováděny ručně nebo za použití drobné mechanizace. Zemní práce budou probíhat pouze v denní době (6:00 – 22:00).

Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán významný negativní vliv provozu i realizace stavby na zdraví obyvatel.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

Staveniště se bude nacházet v zastavěném území na základě technického řešení a prostorového umístění objektů stavby dle místních podmínek.

Zařízení staveniště je uvažováno převážně z mobilních prostředků zhotovitele stavby, případně lze využít volné plochy na pozemku investora v oblasti přejezdu.

Věcné využití ploch zařízení staveniště je specifikováno pouze rámcově. Přesná specifikace je odvislá od možností (kapacita, mechanizace, technologie atd.) budoucího zhotovitele stavby. Je na vzájemné dohodě mezi zhotovitelem a investorem v průběhu výstavby provádět dle potřeby a konkrétní situace průběžná upřesňování míst skládek materiálů a ploch mezideponií na pozemku investora v rámci obvodu staveniště, při respektování a nepřekročení stavu ploch a přístupových cest ležících v místech předem projednaných pozemků a komunikací.

Pro hygienické zázemí zaměstnanců zhotovitele se předpokládá na drážním pozemku umístit mobilní WC.

Před začátkem stavebních prací je třeba provést vytýčení všech stávajících inženýrských sítí. Zhotovitel stavby si v předstihu požádá příslušný odbor dopravy o stanovení přechodného dopravního značení pro omezení přejezdu v rámci stavby.

Po ukončení stavby budou pozemky užívané stavbou pro účely ZS, po dohodě s objednatelem, zhotovitelem stavby a majiteli příslušných pozemků uvedeny do původního stavu.

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

Účelem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu včetně jeho doplnění o závoru, stavební úprava směrového vedení chodníků v oblasti přejezdu a zřízení nového napájení pro PZS. Náhradním napájením bude bezúdržbová baterie o odpovídající kapacitě. Zřizování jiných přípojek inženýrských sítí se neuvažuje. Dešťové vody z reléového domku budou svedeny na okolní terén.

b) odvodnění staveniště,

Není předmětem stavby.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště je dobře přístupné z železnice a z místní komunikace. Nové příjezdové komunikace na stavbu nebudou zřizovány. V případě potřeby bude zařízení staveniště napájeno ze stávajícího drážního rozvodu.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,

Během výstavby dojde k dočasnému nárůstu hladiny hluku a emisí tuhých znečišťujících látek zejména během zemních prací. Zhotovitel zajistí, aby ekvivalentní hladina hluku nepřekročila stanovené hygienické limity nařízením vlády č. 272/2011 Sb. a prašnost nepřekročila hodnoty obvyklé pro obdobné stavby. V období výstavby je možné prašnost snížit kropením a čištěním příjezdových pozemní komunikací. Při výstavbě také nesmí dojít k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci.

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

Staveniště bude označeno bezpečnostními tabulkami, výkopy budou vyznačeny bezpečnostní páskou. Ruční výkopy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Stávající demontované zařízení bude odvezeno na skládku, případně předáno jako výzisk.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Zařízení staveniště je navrženo na volných plochách na pozemku investora. Vzhledem k rozsahu stavby je předpokládáno zařízení staveniště převážně z mobilních prostředků zhotovitele stavby.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Během realizace stavby musí být zachován průchod po komunikaci pro pěší v minimální šířce 0,9m alespoň po jedné straně přejezdu!

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

Předpokládané množství odpadů vzniklých při stavbě je popsáno výše v kapitole B.6 v tabulce 3.

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

Během provádění zemních prací při výkopových pracích bude vznikat přebytečná zemina. Veškeré plochy dotčené stavbou budou po její realizaci uvedeny do původního stavu. Přebývající zemina bude předána přednostně k jejímu dalšímu využití nebo k uložení na příslušnou skládku. Zemní práce budou respektovat ČSN 839061 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru není předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy. Při výstavbě musí být podniknuta taková opatření, aby nedošlo k úniku škodlivých látek. Zhotovitel musí mít na zřeteli zejména technický stav strojů pracujících na stavbě. V případě havárie musí být bezodkladně řešena sanace zasaženého území.

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

Před zahájením výkopových prací je nutné přesně vytyčit stávající podzemní inženýrské sítě. Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce a v normách ČSN, TNŽ, ON. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji Správy železnic musí mít uzavřenou smlouvu se Správou železnic o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných Správou železnic. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zmla Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům, musí zajistit dozor a provádět školení pracovníků. Staveniště bude označeno bezpečnostními tabulkami, výkopy a protlakové jámy budou vyznačeny bezpečnostní páskou. Ruční výkopy a protlakové jámy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být základy narušeny, podkopány apod..

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhl. 246/2001 Sb. vyhláška o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů. Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místě příslušné operační středisko HZS Správy železnic, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.

Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skráceny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá pohyb osob s omezenou schopností pohybu, provizorní úpravy z tohoto důvodu nebudou potřeba.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

Pro provádění úprav spojených s novým vedením chodníků bude nutné stanovit přechodné dopravní značení (Práce na silnici). V případě, že by během stavby byl některý z chodníků přes přejezd neprůchozí, pak by byly nutné ještě informační značky (Chodci, přejděte na opačný chodník). Při vypnutí PZS z činnosti bude nutné také přechodné dopravní značení (P06 Stůl, dej přednost v jízdě a IP22 Zabezpečovací zařízení vypnuto z činnosti). Při pracích na asfaltování vozovky bude nutná 8-hodinová železniční výluka a silniční uzavírka s objízdou trasou po ulicích Českých bratří, 28.října a Riegrova.

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

Při vykonávání prací na stavbě v provozovaném kolejišti, resp. v jeho blízkosti, je bezpodmínečně nutné dodržovat podmínky ustanovení platných bezpečnostních předpisů a technických norem při všech vykonávaných činnostech. Z pohledu pracovníků v kolejišti je nutné určit bezpečnou příchodovou cestu a zabezpečit znalost příslušných předpisů. Zhotovitel elektromontážních prací je povinen dodržovat platné bezpečnostní a provozní předpisy a normy, a používat materiál splňující platné normy.

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

Postup výstavby je popsán v kapitole B.8.3.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy,

Realizace stavby se předpokládá za provozu železniční dopravy. Pouze po dobu asfaltování odfrézovaného krytu komunikace bude nutná denní 8-hodinová železniční výluka a silniční uzavírka. Železniční osobní doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou a provoz linek autobusových dopravců jezdících přes tento přejezd bude veden po objízdné trase (po ulicích Riegrova, 28.října a Českých Bratří).

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Louny – Hřivice bude vedena po:

- Ulici Husova
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Václava Majera
- Ulici Rybalkova
- Ulici Rakovnická (silnice č. 229)
- Ulici Vladimírská
- Ulici Poděbradova
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Silnice č. 28
- Silnice č. 225
- Silnice III.tříd až po stanici Hřivice

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Hřivice - Louny bude vedena po:

- Silnice III.tříd od stanice Hřivice
- Silnice č. 225
- Silnice č. 28
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Ulici Poděbradova
- Ulici Vladimírská
- Ulici Pod Nemocnicí
- Ulici Rakovnická
- Ulici Josefa Fouska
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici Husova

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Louny – Postoloprty bude vedena po:

- Ulici Husova
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Václava Majera
- Ulici Rybalkova
- Ulici Rakovnická (silnice č. 229)
- Ulici Vladimírská
- Ulici Poděbradova
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Silnice č. 28
- Silnice č. 7 (sjezd Březno u Postoloprty)

- Silnice III.tříd až po stanici Postoloprty

Trasa náhradní autobusové dopravy pro úsek/směr Postoloprty - Louny bude vedena po:

- Silnice III.tříd od stanice Postoloprty
- Silnice č. 7
- Silnice č. 28
- Ulice Osvoboditelů, Slovenského národního povstání, Postoloprtská (silnice č. 246)
- Ulici Poděbradova
- Ulici Vladimírská
- Ulici Pod Nemocnicí
- Ulici Rakovnická
- Ulici Josefa Fouska
- Ulici 28.října (silnice č. 246)
- Ulici Riegrova (silnice č. 246)
- Ulici Husova

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Zhotovitel stavby bude dbát dodržení požadavků na pracoviště stanovené nařízením vlády č. 101/2005 Sb. tak, aby uspořádání staveniště vyhovělo obecným požadavkům na výstavbu dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. a dalším požadavkům stanoveným přílohou č. 1 nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby - vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyly zpracovány. Požadované údaje jsou zobrazeny na koordinační situaci stavby.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

Předpokládaný termín stavby je 4/2023 – 11/2023.

Stavba se skládá z jednoho objektu technologické části a dvou objektů stavební části. Objekt technologické části řeší rekonstrukci PZS na přejezdu s doplněním o závory a objekty stavební části pak stavební šířkové uspořádání komunikací na přejezdu a napájení nového PZS.

Na začátku stavby budou vytýčeny inženýrské sítě, zřízeno zařízení staveniště, zřízení 2 betonových patek pro základy nového reléového domku a provedeny protlaky pro protažení nové kabelizace. Doba pro tyto přípravné práce je odhadována na 10 dnů. Dále budou zahájeny vlastní stavební práce na vedení chodníků v nových polohách (frézování, zařezání krytu vozovky, odbourání a odvoz asfaltu, odkop stávajícího terénu). Po odfrézování stávajícího asfaltu budou provedeny sondy k odkrytí stávajících inženýrských sítí, určení poloh nových základů výstražníků včetně jejich vybudování (pokud nejsou v kolizi se stávajícími) a provedeny případné přeložky stávajících inženýrských sítí (odhadovaná doba 2 dny). Poté budou založeny nové obrubníky (v místě kolize se stávajícím výstražníkem bude obrubník dokončen po jeho demontáži) a započato s pokládkou dlažby na připravený podklad. Při stavbě musí být postupováno tak, aby byl zachován přechod přejezdem, alespoň po jedné straně přejezdu. Proto se uvažuje, že chodník blíže k zastávce Louny město bude dokončen dříve, protože nemá kolizi se stávajícím výstražníkem. V průběhu provádění pokládky dlažby (musí být osazeny všechny obrubníky směrem k silnici) bude provedeno asfaltování odfrézovaného povrchu komunikace. Pro tyto práce bude nutná denní 8-hodinová železniční výluka. Připravenou železniční výluku a silniční uzavírku využijeme k tomu, abychom stávající kabelizaci ukončenou v reléovém domku nespojkovali a ukončili v provizorní kabelové skříni a následně posunuli stávající reléový domek pro dobudování zbylých základových betonových patek (před spojkováním bude prověřena možnost posunutí reléového domku bez nutnosti spojkovat kabely – ověření kabelových rezerv pod reléovým domkem). Během spojkování a přepojování kabelizace dojde ke ztrátě informací o stavu přejezdů P1922 v km 8,953, P1923 v km 9,656 a P1924 v km 10,272 a kontroly

volnosti trati (PZS bude v této 8-hodinové výluce vypnuto z činnosti, bude osazeno přechodné dopravní značení, pomalé jízdy vlaku nebudou v této době nutné, protože bude 8-hodinová železniční výluka). V této době započnou práce na novém napájení PZS, které budou pokračovat až do usazení nového reléového domku. Na tyto práce by navázala finální úprava vodorovného dopravního značení spolu s vypnutím PZS z činnosti. Při vypnutí PZS (osazení přechodným DZ a pomalými jízdami), v době kdy již budou připraveny základové patky, by došlo k demontáži stávající vnitřní i venkovní výstroje PZS (výstražníky, reléový domek) a montáži nových výstražníků se závory (pro umístění základů výstražníků musí být v předstihu odkrytá vytyčená místa pro odstranění případných kolizí se stávajícími IS – tyto místa se doporučuje odkrýt v dostatečném čase před vlastní instalací), umístění nového reléového domku na připravené betonové patky, ukončení kabelů k novým výstražníkům a ukončení kabelů z provizorní kabelové skříně na stojanu v reléovém domku. Pro toto opětovné přepojení bude nutná 8-hodinová výluka PZS na přejezdech P1922 v km 8,953 a P1923 v km 9,656, při které opět dojde ke ztrátě informací a kontroly volnosti trati, proto budou přejezdy osazeny znovu přechodným dopravním značením a zavedeny pomalé jízdy. Úprava softwaru JOP spolu s navázáním na SZZ proběhne nejprve na záložním pracovišti, kde bude software odzkoušen za provozu dopravy ovládaného pomocí hlavního pracoviště a poté bude provoz přepnut na záložní pracoviště a úprava softwaru se stejným způsobem provede na hlavním pracovišti. Během těchto úprav nebude k dispozici záloha. Jízdní cesty budou povolovány na přivolávací návěst. Poté bude následovat zkoušení a aktivace PZS. Před zkoušením a aktivací bude zprovozněno také napájení PZS. V rámci dokončovacích prací dojde k osazení trvalého dopravního značení (svislé DZ) a finálních úprav terénu. Celková doba vypnutí PZS P1924 je odhadována na cca 6 dnů a celková doba prací 30 dnů (z toho 10 dnů přípravných prací).

Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Časové schéma stavebních postupů je přílohou této zprávy.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

Zemina z výkopů bude skladována vedle kabelové rýhy a následně použita k záhozu. Přebytková zemina z výkopu pro základy reléového domku a vybouraný asfaltový beton bude odvezen na skládku.

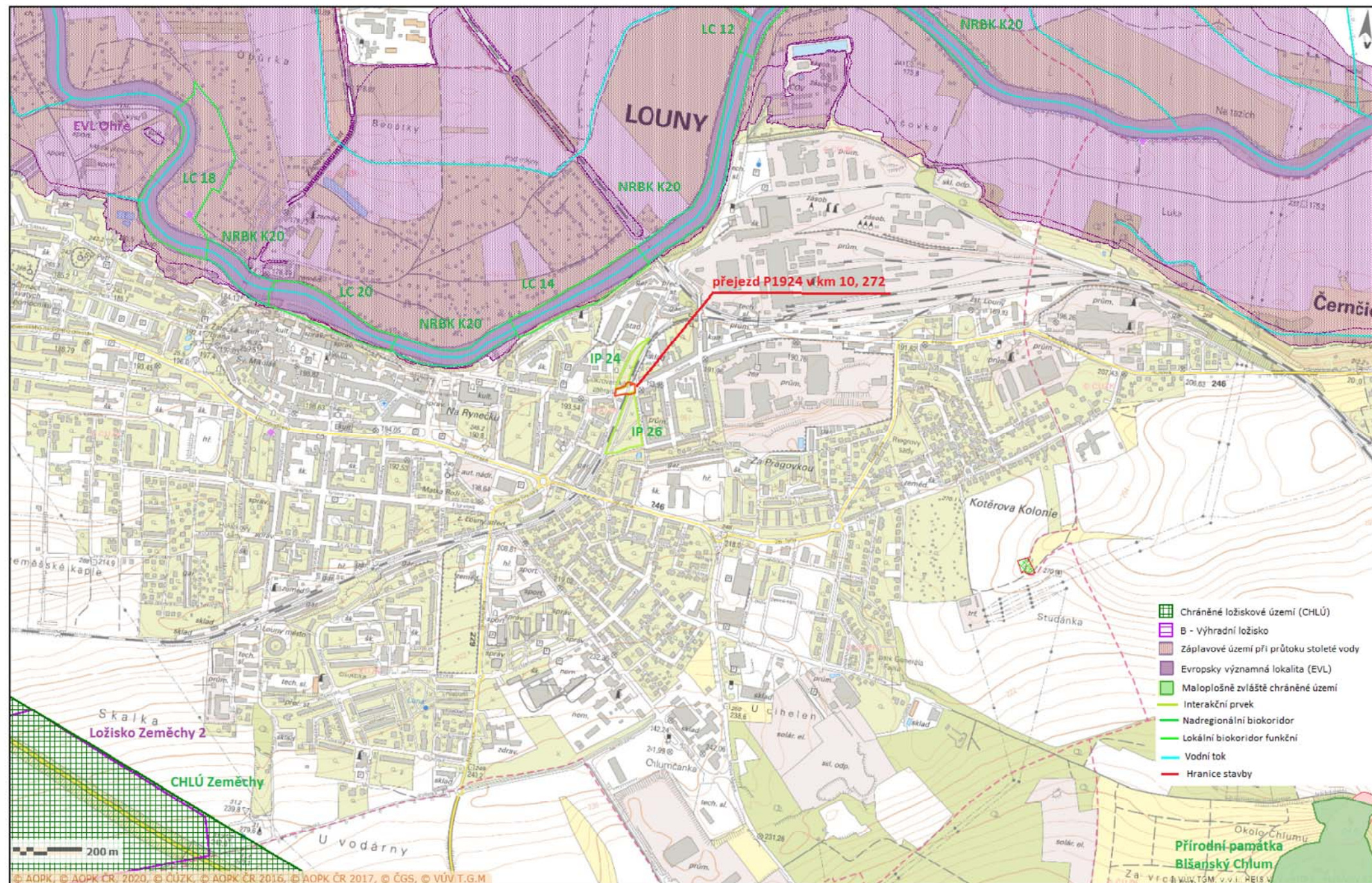
B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Odtokové poměry se v dotčeném území stavbou nezmění. Dešťové vody ze střechy reléového domku budou odváděny na okolní terén.

MAPOVÉ PODKLADY PRO HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

stavba "Doplnění závor na přejezdu P1924 v km 10,272 trati Louny - Rakovník

Příloha č. 1



© AOPK, © AOPK ČR, 2020, © ČÚZK, © AOPK ČR 2016, © AOPK ČR 2017, © ČGS, © VÚV T.G.M

Autor: SEEB engineering s.r.o. Rok: leden 2021

PŘÍLOHA Č.2

Den stavebních prací / Prováděné stavební práce	1-10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Přípravné práce (zařízení staveniště, pokládka kabelizace, příprava 2 betonových patek)	cca 10 dnů																				
Frézování, zařezávání krytu vozovky pro budoucí vedení chodníků																					
Odbourání a odvoz stávajícího asfaltu, odkop stávajícího terénu																					
Sondy v místech budoucích výstražníků, přeložky inženýrských sítí																					
Práce na novém vedení chodníků (založení obrubníků)																					
Pokládka dlažby včetně přípravy podkladu																					
Asfaltování																					
Denní železniční výluka - 8 hod.																					
Vodorovné dopravní značení																					
Dokončovací práce																					
Odkrytí prostoru pro nové výstražníky (prověření kolize se stávajícími inženýrskými sítěmi), výstavba základů pro výstražníky																					
Posun stávajícího reléového domku, příprava zbylých 2 betonových patek, spojování a přepojení kabelů do provizorní kabelové skříně																					
Vypnutí PZS P1922 z činnosti																					
Vypnutí PZS P1923 z činnosti																					
Vypnutí PZS P1924 z činnosti																					
Demontáž výstražníků, reléového domku																					
Osazení nových výstražníků se závorami a reléového domku																					
Zkoušení a aktivace PZS P1924																					
Zřízení napájení pro PZS P1924																					
Změna trvalého silničního dopravního značení																					
Silniční uzavírka přejezdu P1924 - 8 hod.																					

Legenda:



železniční výluka

silniční uzavírka

8-hodinová výluka PZS a kontrola volnosti trati