

Obsah

Obsah	2
B.1 Popis území stavby	3
B.2 Celkový popis stavby	6
B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení	8
B.2.3. Celkové technické řešení	9
B.2.4. Bezbariérové užívání stavby	10
B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby	10
B.2.6. Základní charakteristika objektů	13
B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení	15
B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení	15
B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana	18
B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	18
B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	18
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	19
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	19
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	20
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	20
B.7 Ochrana obyvatelstva	24
B.8 Zásady organizace výstavby	24
B.8.1. Technická zpráva	24
B.8.2. Výkresy	31
B.8.3. Harmonogram výstavby	31
B.8.4. Schéma stavebních postupů	31
B.8.5. Bilance zemních hmot	31
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	31
B.10 Přílohy	31

B.1 Popis území stavby

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

Železniční přejezd P5926 leží v žkm 20,828 na křížení regionální dráhy Kolín – Ledečko a silnice III. třídy (III/12530), v extravilánu obce Hatě. Stavba je v souladu s charakterem území, dosavadní využití se nemění.

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

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli i úkony územního plánování.

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

Nejsou.

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

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace (N.1, resp. N.2).

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

(Zdroj: Inženýrsko-geologický průzkum (IGP))

Předkvartérní podklad je budován paleozoickými až proterozoickými horninami, jmenovitě dvojslídnyými migmatity svrateckého krystalinika. Zcela zvětralé horniny skalního podloží byly zastíženy sondou DP1 od hloubky zhruba 2,50 m p.t., přičemž kvalita horniny směrem do hloubky velmi pomalu narůstá. Vzhledem k charakteru stavby lze předpokládat, že hydrogeologická charakteristika, stávající zdroje nerostů ani podzemní vody nebudou ovlivněny.

Kvartérní pokryv je mimo svrchní vrstvy navážek (konstrukční vrstvy ŽS) tvořen deluviálními sedimenty – slabě jemně písčitémi jíly tř. F6/CI (sasiCI), které hlouběji přecházejí do hlinitopísčitých zemin a následně do písčitého eluvia tř. R6-S4. Navazující trať prochází po povrchu terénu, lze tedy předpokládat, že vrstevní skladba pražcového podloží odpovídá přirozenému uložení zemin a hornin.

Hydrogeologické poměry jsou určeny především omezenou propustností svrchních poloh kvartérních zemin. Provedenými sondami byla zastížena mělká kvartérní zvodeň v úrovni štěrkovitých zemin železničního svršku a sonda byla bezprostředně po provedení zkoušek zaplavena vodou. Tato skutečnost je dána nízkou propustností svrchních poloh kvartérních zemin. V obdobích vyšších srážkových úhrnů je tak třeba očekávat přítoky povrchových od z povrchu přilehlé komunikace a její stagnaci v prostředí štěrků ŽS. Z výsledků průzkumných prací, zastížené konzistence zemin apod. vyplývá, že v obdobích s vyššími srážkovými úhrny je srážková voda akumulována ve vysoce propustných štěrcích železničního svršku a periodicky povrchově saturuje podložní zeminu v místech se zhoršenými podmínkami pro průběžné gravitační

odvodňování. Slabě jemně písčité jíly zastižené v pláni ŽS lze dle SŽ S4, přílohy č.10, tab.7 třeba hodnotit jako nepropustné.

Ložiska nerostných surovin

V řešeném území se nevyskytují výhradní ložiska surovin.

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

Součástí stavby je rekonstrukce železničního spodku, pro jeho návrh byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum, který je přílohou projektové dokumentace (viz část D.2).

Korozní, stavebně technický, historický ani biologický průzkum není charakterem stavby vyžadován a nebyl zpracován.

Výskyt živočichů na přejezdu ani kácení zeleně se nepředpokládají, proto součástí projektové dokumentace není ani dendrologický průzkum.

Potřeba hlukové a rozptylové studie byla konzultována se zástupci místně příslušné KHS, s ohledem na charakter stavby nebylo jejich zpracování požadováno.

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.

Stavba se nenachází v chráněném, záplavovém nebo poddolovaném území.

Stavba se nachází mimo území soustavy Natura 2000.

Poblíž stavby se nachází regionální biocentrum RC 956 Vavřínecký rybník.

Inženýrské sítě jsou v dokumentaci zaneseny dle podkladů a vyjádření jejich správců. Před zahájením prací je nutné jejich vytyčení a při provádění prací respektovat jejich ochranná pásma, tzn. v jejich blízkosti provádět výkopové práce ručně, neskladovat materiál, neparkovat a neodstavovat mechanismy. V případě kolize budou kabely ochráněny.

V místě přejezdu P5926 se nachází pohořový kabel v patě koleje, typ PK2. V rámci stavebních prací jeho správce (ČD-Telematika) požaduje kolizi a manipulaci s uvedeným kabelem řešit v předstihu s vedoucím servisu kabel. sítí (kontaktní osoba pan Milan Vacek, tel: 972 225 111, mob: 724 062 783, e-mail: milan.vacek@cdt.cz).

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

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

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

Stavba nemá vliv na výše uvedené.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci rekonstrukce propustku v ev. km 20,812 bude vybourána jeho stávající konstrukce.

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

Zemědělské pozemky ani pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou dotčeny.

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

Napájení TD P5926 bude ze stávající přípojky (fakturační měření ČEZ – pro osvětlení zastávky Hatě + rezerva jistič 3x20A/B v rozvaděči REL). Sestava rozvaděčů RE, ROV a REL se nachází v blízkosti přejezdu P5926. Nově bude rozvaděč REL doplněn elektroměrem podružného měření a jistič 3x25A/B. Z rozvaděče REL budou napájeny přejezdy P5925 a P5926

Stavba bude bezbariérová a zvýší bezpečnost silničního provozu na pozemní komunikaci i bezpečnost železničního provozu na železniční trati.

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

Stavba nevyvolává žádné další investice.

V rámci prací na sousedním přejezdu P5925 jsou realizovány kabelové trasy zabezpečovacího zařízení podél trati. Jejich zakres v této dokumentaci je pouze orientační, neboť v době zpracování nebylo k dispozici zaměření skutečného provedení trasy. Před stavbou je potřeba tyto trasy vytýčit.

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

k. ú. Žišov [777226]

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
486	Česká republika Právo hospodaření: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	180	dráha	ostatní plocha	-
487	Česká republika Právo hospodaření: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	180	dráha	ostatní plocha	-
489	Obec Vavřinec, č. p. 89, 28504 Vavřinec	10001	ostatní komunikace	ostatní plocha	-
490	Česká republika Právo hospodaření: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	180	dráha	ostatní plocha	-

492/1	Středočeský kraj, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5, Právo hospodaření: Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace, Zborovská 81/11, Smíchov, 15000 Praha 5	382	silnice	ostatní plocha	-
-------	--	-----	---------	----------------	---

B.2 Celkový popis stavby

Rozsah stavby:

- začátek stavby: km 20,761 319 (ZÚ směrové a výškové vyrovnaní koleje)
- konec stavby: km 20,848 000 (KÚ rekonstrukce koleje)

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.

Jedná se o změnu již dokončené stavby. Hlavním cílem stavby je rekonstrukce PZZ, přejezdové konstrukce, železničního svršku a spodku na železničním přejezdu P5926 v žkm 20,828 trati Kolín – Leděčko, a tím i zvýšení bezpečnosti jak železničního, tak silničního provozu.

Regionální dráha Kolín – Leděčko, dle TTP je dráha vedena pod číslem 515C, dle KJŘ pod číslem 014, traťový úsek 1741 Kolín (mimo) – Rataje nad Sázavou (mimo), definiční úsek 12 Bečváry – Chmeliště. Trať není součástí evropské železniční sítě TEN-T.

Vzhledem k charakteru stavby nebyl stavebně technický ani stavebně historický průzkum proveden.

Kategorie dráhy podle TSI INF: P6/F4
 Traťová třída zatížení: C3
 Maximální traťová rychlost: 60 km/h
 Trakční soustava: nezávislá

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se o regionální dráhu, na které je provozována železniční doprava.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Předmětem stavby je změna zabezpečení řešeného železničního přejezdu P5926, který je v současnosti zabezpečený pouze výstražnými kříži. Jedná se o úrovně křížení silnice III/12530 s železniční neelektrizovanou regionální tratí Kolín – Ledečko.

Součástí stavby je i rekonstrukce žel. svršku a spodku, přejezdové konstrukce a trubního propustku.

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

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování.

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

Nejsou žádné výjimky z technických požadavků na stavby ani z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo z platných předpisů a norem. Všechna použita zařízení jsou schválená provozovatelem dráhy.

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

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace „N“.

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

Stavba není chráněna ani se nenachází v chráněném území.

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.

Celkový počet instalovaných výstražníků: 5 ks

Stavba se nedotýká hospodaření s dešťovou vodou. Celkové množství odpadů je minimální a jsou uvedeny v tabulce v příloze č. 1, včetně předpokládaného množství odpadů určeného k recyklaci.

Odpady je možné recyklovat ve společnosti **ZERS s.r.o. - Recyklační centrum Kutná Hora**, Neškaredice 95, 284 01 Kutná Hora, tel.: +420 606 092 755, e-mail: recyklace@zers.cz. Provozní doba: Po – Pá, 7:00 - 16:00 hod.

V případě potřeby skládkování je k dispozici skládka **AVE CZ odpadové hospodářství, s.r.o.**, Hejdov 1666, 286 01 Čáslav-Nové Město, tel.: +420 327 314 394, e-mail: caslav@ave.cz.

Zařízení uvedená výše jsou pouze informativního charakteru, slouží pro potřeby dokumentace a nejsou pro zhotovitele závazná.

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

Stavba bude členěna na 3 etapy:

- přípravné práce (práce bez nároku na výluky železničního provozu)
- stavební postup č. 1 (výluka železničního provozu)
- dokončovací práce (bez nároku na výluky železničního provozu)

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

Podmínky a rozsah zkušební provozu je dán vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Dle § 7 této vyhlášky slouží zkušební provoz k ověření funkce dokončené stavby dráhy jako celku nebo její samostatné části.

Zkušební provoz se zavádí před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu zápisem, který obsahuje:

- a) požadavky nezbytné pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy po dobu zkušební provozu,
- b) dobu jeho trvání podle povahy stavby,
- c) způsob sledování stavby,
- d) údaje, které je nutné zaznamenávat k vyhodnocení zkušební provozu v souladu s projektem a podle potřeb vyplývajících z charakteru stavby (např. maximální výkony, zatížení, spotřeba energie, závady a účinky provozování dráhy a drážní dopravy).

Požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz musí být zpracován zhotovitelem stavby před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu.

l) orientační náklady stavby

15 620,429 mil. Kč.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Na stávajícím přejezdu P5926 budou vyměněny stávající výstražné kříže za nové výstražníky se závorami. Nové výstražníky budou doplněny i k chodníku. Stávající přístup k nástupišti je nutné posunout a upravit tak, aby vyústil před závorami.

Instalace nové technologie PZS proběhne do nově zřízeného technologického domku

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

Netýká se.

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 nepřijatelného přetvoření**

Předmětem stavby, navzdory názvu stavby, je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na železničním přejezdu P5926 v km 20,828 u zastávky Hatě přes silnici III/12530. Železniční přejezd je v současnosti zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Nově bude přejezd doplněn o pozitivní signalizaci a závoru, tedy bude nově osazen přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed. 2.

Výstražníky budou nové v plastovém provedení s pozitivní signalizací bez fotometrického dohledu. Výška výstražníku bude 2,2m nad komunikací, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma.

Závorové stojany budou zavedeného typu s kontrolou celistvosti závorového břevna, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma. Technologie závorových břevnen bude zvolena dle požadavku investora.

Konfigurace výstražníků a závorových stojanů je následující:

Pozemní komunikaci budou zabezpečovat 4 závorové stojany:

- Závorový stojan s označením „A“ a výstražníky „A1“ a „A2“.
- Závorový stojan s označením „B“ s výstražníkem „B“.
- Závorový stojan s označením „C“ s výstražníkem „C“.
- Závorový stojan s označením „D“ s výstražníkem „D“.

Technologický objekt PZS bude nový, typu OPD, na základových patkách ze ztraceného bednění, vč. zemnění.

Dále bude rekonstruován železniční svršek a zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží v oblasti přejezdu, včetně jeho odvodnění. Nově bude osazena celopryžová přejezdová konstrukce a vybudován nový přístup k zast. Hatě. V ev. km 20,812 bude rekonstruován železniční propustek.

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

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 4 kVA.

- c) celková spotřeba vody**

Netýká se.

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

Stavba se nedotýká hospodaření s dešťovou vodou. Celkové množství odpadů je minimální a jsou uvedeny v tabulce v příloze č. 1, včetně předpokládaného množství odpadů určeného k recyklaci.

Odpady je možné recyklovat ve společnosti **ZERS s.r.o. - Recyklační centrum Kutná Hora**, Neškaredice 95, 284 01 Kutná Hora, tel.: +420 606 092 755, e-mail: recyklace@zers.cz. Provozní doba: Po – Pá, 7:00 - 16:00 hod.

V případě potřeby skládkování je k dispozici skládka **AVE CZ odpadové hospodářství, s.r.o.**, Hejdof 1666, 286 01 Čáslav-Nové Město, tel.: +420 327 314 394, e-mail: caslav@ave.cz.

Zařízení uvedená výše jsou pouze informativního charakteru, slouží pro potřeby dokumentace a nejsou pro zhotovitele závazná.

Stávající zařízení bude předáno správci dle směrnice GŘ Správy železnic č. 42 hospodaření s vyzískaným materiálem.

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

Netýká se.

B.2.4. Bezbariérové užívání stavby

Stavba již v současné době nevyhovuje požadavkům pro bezbariérovému užívání. Technické řešení stavby bude po realizaci plně umožňovat bezbariérové užívání stavby i po realizaci a je v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby

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

Stavba se nachází na neelektrizované trati. Technické provedení stavby je v souladu s platnými předpisy a normami.

Bezpečnost při užívání stavby je daná splněním podmínek technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu, kterou stanovuje vyhláška Ministerstva dopravy a kterou se vydává stavební a technický řád č. 177/1995 Sb.

Technickobezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Podmínky pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky, podle charakteru stavby, jsou:

- a) technická způsobilost určených technických zařízení,
- b) provedení a vyhodnocení zkoušek únosnosti pláně tělesa železničního spodku,
- c) zaměření prostorové průchodnosti,
- d) prokázání přechodnosti.

Technicko-bezpečnostní zkouška se u jednotlivých staveb drah provádí v tomto rozsahu

a) u tratí

ověřením prostorové průchodnosti a měřením geometrické polohy koleje,

ověřením geometrické polohy koleje měřicím vozem pro geometrické parametry koleje nebo zkušební jízdou hnacího drážního vozidla v obou směrech rychlostí nepřekračující traťovou rychlost nebo zkušební jízdou pro měření bezpečně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty dráhy vybaveným drážním vozidlem nebo jednotkou v obou směrech jízdy zkušební rychlostí, odpovídající traťové rychlosti, zvýšené o 10 % za podmínky, že nedostatek převýšení v obloucích nepřesahuje mezní hodnoty, stanovené technickou normou, uvedenou v příloze č. 5 položka 160 o více než 10 % a nejsou nutná další omezení vzhledem k činnosti zabezpečovacího zařízení; při jízdě se současně ověřuje funkční součinnost jízdy drážního vozidla, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení; na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se zkušební jízdy pro ověření bezpečnostně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty provádí vždy, a to s postupným zvyšováním rychlosti,

b) u sdělovacích zařízení prohlídkou a kontrolou zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a ověření jejich funkce,

c) u zabezpečovacích zařízení prohlídkou a kontrolou venkovní i vnitřní části zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a provedení jejich funkčních zkoušek. Ověřením úplnosti a správnosti vzájemných závislostí a ověřením činnosti zařízení zkušební jízdou hnacího drážního vozidla a vyhodnocením výsledků těchto prohlídek, kontrol a měření z hlediska shody provedení stavby s ověřenou projektovou dokumentací. Funkční zkoušky zabezpečovacího zařízení za provozu musí být provedeny tak, aby neohrožily bezpečnost provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, případně i silničního provozu. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

d) u elektrických silnoproudých a pevných trakčních zařízení provedením napěťových a pantografových zkoušek a ověřením provozuschopnosti a bezpečnosti souvisejících drážních elektroenergetických zařízení. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

e) u staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobným provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit v rámci hlavní prohlídky anebo po jejím provedení. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v technické normě uvedené v příloze č. 5 pod položkou 149. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18 m, u zatímních mostních

konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí, pokud byly navrženy projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Na tratích s rychlostí nižší než 200 km/h včetně se dále dynamická zatěžovací zkouška provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m, nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m, a u všech konstrukcí, u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se dynamická zatěžovací zkouška provádí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 4 m,

f) u tunelů prokázáním prostorové průchodnosti podrobným zaměřením a provedením prohlídky (hlavní prohlídky).

Dle zákona č. 266/1994 Sb. (zákon o drahách) § 47 odst. 1 jsou určená technická zařízení (UTZ): technická zařízení tlaková, plynová, elektrická, zdvihací, dopravní, pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, která slouží k zabezpečení provozování dráhy nebo drážní dopravy anebo lyžařských nebo vodních vleků, jsou určenými technickými zařízeními, která podléhají doзору podle tohoto zákona.

Před uvedením určeného technického zařízení do provozu musí být schválena jeho způsobilost k provozu. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schvaluje drážní správní úřad vydáním průkazu způsobilosti, který vydává Drážní správní úřad na základě technické prohlídky a zkoušky, kterou zajistí výrobce nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení určeného technického zařízení, na svůj náklad u právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy.

Při provozování dráhy a při provozování drážní dopravy mohou být provozována jen určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti.

Určená technická zařízení v provozu podléhají pravidelným revizím, prohlídkám a zkouškám, kterými se ověřuje jejich technický stav a provozní způsobilost. Revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu mohou provádět jen fyzické osoby, které mají platné osvědčení o odborné způsobilosti. Osvědčení o odborné způsobilosti vydává drážní správní úřad.

Tímto postupem je zabezpečena bezpečnost při užívání stavby.

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

Stavba se nachází na neelektrizované trati, korozní průzkum nebyl zpracován. Stavba nevyžaduje žádnou nadstandartní ochranu proti bludným proudům.

B.2.6. Základní charakteristika objektů

SO 01-10-01 Železniční přejezd v km 20,828 (P5926), železniční svršek

SO 01-11-01 Železniční přejezd v km 20,828 (P5926), železniční spodek

stručný popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P5926 v ev. km 20,828 leží na jednokolejné neelektrifikované regionální železniční trati Kolín – Ledčecko v úseku mezi ŽST Bečváry a nz. Chmeliště, TÚDÚ 1741 12. Přejezd se nachází v přímé.

Kolejový rošt na přejezdu a jeho těsném okolí je tvořen kolejnicemi R65 a dřevěnými pražci s tuhým upevněním, před přejezdem jsou použity pražce betonové SB8. V navazujícím úseku podél nástupiště je svršek tvořen kolejnicemi tvaru T na dřevěných pražcích. Stav kolejového roštu odpovídá svému stáří, zejména dřevěné pražce jsou mnohde za hranou životnosti a není zajištěna potřebná drážnost drobného kolejiva.

Rozdělení pražců „c“, kolej je v okolí přejezdu stykovaná, dále v trati pak bezstyková.

stručný popis navrženého řešení

Kolejový rošt bude tvořen dle požadavku správce kolejnicemi tvaru 60E2 na betonových pražcích délky 2,42 m s tuhým podkladnicovým upevněním „K“, v oblasti přejezdu budou použita upevňovací s antikorozií úpravou. Nový kolejový rošt je navržen v délce 45,0 m.

Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží bylo navrženo dle předpisu SŽ S4 s ohledem na výsledky provedeného IGP.

Pro zajištění odvodnění pláň tělesa spodku a kolejového lože na přejezdu bude zřízen trativod z PE-HD trouby tunelového průřezu DN150. Vyústěn bude do vývažiště rekonstruovaného propustku

SO 01-13-01 Železniční přejezd v ev. km 20,828 (P5926)

stručný popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P5926 v ev. km 20,828 se nachází na komunikaci III. třídy spojující obec Hatě a Žišov. Přejezd je tvořen železobetonovou konstrukcí jak uvnitř, tak vně koleje. Šířka přejezdu je dle evidenčního listu 10,0 m, stavební délka přejezdové konstrukce 10,0 m, délka přejezdu rovněž 10,0 m. Vozovka komunikace je tvořena živičným krytem.

Vozovka je přes přejezd vedena v přímé, zleva přichází v nulovém sklonu, vpravo pokračuje dále od přejezdu v klesání 5% sklonem.

Přejezd není vybaven odvodňovacím zařízením.

stručný popis navrženého řešení

Bude zřízena nová celopryžová konstrukce se spínacími táhly a náběhovým klínem. Vnější panely budou uloženy na závěrné zídce, která bude usazena na betonovém základu tl. 300 mm, beton min. C20/25, s podkladním betonem C16/20 tl. 100 mm.

Vnitřní panely jsou uvažovány na délku odpovídající rozdělení pražců tj. 0,60 m, uložení vnitřních panelů je vždy na dvou pražcích, vnější panely pak na délku 1,20 m. Šířka přejezdové konstrukce je 14,40 m mezi okraji vnějších i vnitřních panelů. Přejezd bude opatřen z obou stran v ose koleje ochrannými klínovými náběhy.

V nezbytném rozsahu budou rekonstruovány vozovkové vrstvy pozemní komunikace.

S ohledem na nově realizované PZZ se světelnou signalizací a závorami je nutné upravit stávající přístup k nástupišti tak, aby byli cestující vedeni z nástupiště před závoru. Ponechání současného přístupu by vedlo přímo mezi kolej a závoru.

V rámci rekonstrukce přejezdu bude proto zřízen zpevněný chodník šířky 1,60 m. Podélný sklon chodníku kopíruje niveletu stávajícího stavu a okolní terén, příčný sklon bude 2 % směrem od koleje. K zadláždění bude použita betonová dlažba barvy šedé. Dlažba bude ukončena betonovou parkovou obrubou. Vnitřní obrubník (blíže koleji) bude zvýšený (min. 60 mm nad povrchem dlažby) a bude tvořit umělou vodící linii pro slabozraké a nevidomé.

Chodník bude doplněn prvky pro slabozraké a nevidomé. V úrovni vyústění chodníku na pozemní komunikaci bude zřízen varovný pás š. 400 mm, provedení z červené reliéfní dlažby. Okolo varovného pásu je nutné zřídit pás z rovinné dlažby (bez sražených hran) v min. šířce 250 mm v barvě okolní dlažby (šedá).

SO 01-21-01 Železniční propustek v ev. km 20,812

stručný popis stávajícího stavu

Nosnou konstrukci propustku tvoří železobetonové osmihranné trouby DN 700. K propustku se nedochovala archivní dokumentace a lze tedy jen předpokládat uložení trub na betonové lože. Na vtoku i výtoku je propustek ukončen kolmými betonovými čely.

Propustek je silně zanesený naplavenou zeminou. Na vtoku do propustku stojí voda. Beton obou čel degraduje a odpadáva. Římsa čela na vtoku je prasklá v celém profilu a spára je rozevřena na 30 mm.

stručný popis navrženého řešení

Vzhledem k technickému stavu stávajícího propustku bude stávající trubní propustek zdemolován v otevřené stavební jámě a nahrazen novým železobetonovým trubním propustkem DN 600. Osa nového propustku bude posunuta o 3,50 m dále od přejezdu, aby šikmo seříznuté konce propustku nezasahovaly do násypu přilehlé komunikace. Nový propustek bude mít šířku 7,96 m, světlost 0,60 m, výšku přesypávky včetně kolejového lože 0,75 m a bude proveden jako kolmý.

Nová nosná konstrukce bude z betonových prefabrikovaných hrdlových trub DN 600. Na vtoku i výtoku bude propustek ukončen dílci se seříznutými stěnami ve sklonu 1:1,5. Použité prefabrikáty musí být schváleny pro použití na tratích v síti Správy železnic, s. o. Prefabrikované trouby budou uloženy na betonovou základovou desku tl. 200 mm vyztuženou sítěmi KARI, na kterou budou uloženy podkladní betonové trámký. Po uložení trub bude dobetonováno

betonové sedlo samozhutnitelným betonem. Povrch trub bude natřen asfaltovými nátěry. Vtok i výtok bude obložen dlažbou z lomového kamene tl. 150 mm do betonu tl. 100 mm.

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

PS 01-01-31 Železniční přejezd v km 20,828 (P5926), PZZ

popis stávajícího stavu

Železniční přejezd v km 20,828 se nachází na regionální dráze Kolín – Rataje nad Sázavou. Dle TTP je dráha vedena pod číslem 515C. Trakční soustava je nezávislá. Přejezd má identifikační číslo P5926 a představuje úrovněvé křížení jednokolejné dráhy s pozemní komunikací III/12530. Přejezd je v současné době zabezpečen výstražnými kříži. Přejezd je umístěn v traťovém úseku Bečváry – Uhlířské Janovice. V uvedeném traťovém úseku není v provozu traťové zabezpečovací zařízení, provoz probíhá na základě telefonického dorozumívání.

popis navrženého řešení

Nově bude železniční přejezd P5926 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) s celými závory. Dle ČSN 34 2650 ed. 2 bude použita technologie PZS kategorie PZS 3ZBI. Technologie PZS bude reléová s elektronickými doplňky a bude umístěna do nového technologického objektu v blízkosti přejezdu. Jelikož se přejezd nachází v blízkosti železniční zastávky Hatě, bude technologie PZS vybavena zařízením pro nevidomé.

Technologický objekt PZS bude typu zateplený, bez klimatizace, větrání bude nucené, temperování bude zajištěno pomocí topných panelů. Technologie PZS bude napájena ze společné skříňové přístrojové (SSP), která bude umístěna v těsné blízkosti technologického objektu.

Ovládání PZS v km 20,828 bude automatické jízdou vlaku. Pro přibližovací úseky budou použity kolejové úseky vymezené počítači náprav, jejichž technologie je/bude umístěna v TD přejezdu P5925. Pro vyhodnocení průjezdu železničního kolejového vozidla přes prostor přejezdu bude použito překrytí kolejových úseků.

Napájení TD P5926 bude ze stávající přípojky (fakturační měření ČEZ – pro osvětlení zastávky Hatě + rezerva jistič 3x20A/B v rozvaděči REL). Sestava rozvaděčů RE, ROV a REL se nachází v blízkosti přejezdu P5926. Nově bude rozvaděč REL doplněn elektroměrem podružného měření a jistič 3x25A/B. Z rozvaděče REL budou napájeny přejezdy P5925 a P5926.

- a) energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové 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**

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 4 kVA.

B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Dle §40 odst. 1 novely zákona č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o požární ochraně“), účinné od 1.12.2021, se státní požární dozor dle § 31 odst.

1 písm. b) zákona o požární ochraně, posouzením stavební nebo územně plánovací dokumentace, nevykonává u staveb kategorie 0 a I, „Stavba dráhy s výjimkou budovy nebo tunelů“, je stavbou kategorie 0 (dle § 6 vyhlášky o kategorizaci staveb - bod g)) a nepředstavující zvláštní nebezpečí. U staveb kategorie 0 se ani nezpracovává požárně bezpečnostní řešení.

Technologický objekt PZS u přejezdu tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V objektu budou pouze dva malé otvory pro účely větrání. Domek není obsazený. Objekt bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V objektu bude umístěno elektrické zařízení.

Elektronický požární systém nebude zřizován. U malého technologického objektu/RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt je dle ustanovení §2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).

V technologickém objektu se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V objektu se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy.

Technologický objekt bude typový výrobek, kde požární atest a požární zprávu řeší výrobce.

Zhotovitel vypracuje před započítáním stavby „zásady opatření při úniku závadných látek“ nebo „havarijní plán“ (zhotovitel stavby zajišťuje ve smyslu ustanovení zákona 254/2001 Sb. Doplnění a upřesňování předloženého havarijního plánu včetně kontroly, jak jsou opatření plněna. Dále zajišťuje potřebné prostředky pro ochranu staveniště před povodněmi, jejich skladování a obměňování.).

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby doklady k reléovým domkům, ve kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - Podlaha: protipožární odolnost REI 30 minut
 - Stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - Strop: požární odolnost REI 30 minut
 - Dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém – nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň – A1, A2, popř. B podle ČSN EN 13 501-5 pro zateplovací systém

4. Chování při vnějším požáru:

- Střešní krytina v systémové skladbě Broof (t1) podle ČSN EN 13 501-5 v případě umístění domku v požárně bezpečnostním prostoru jiného objektu, popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof (t3)
- Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1 m (např. betonová dlažba a štěrk uložený na fólii či textilií) z důvodu zabránění prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých/hořlavých látek.
- Příjezdové komunikace pro požární techniku je do vzdálenosti 20 m od objektu

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži protipožárních ucpávek doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic.

Pro technologický objekt bude použito nehořlavých materiálů.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení a na stavbě bude přítomna havarijní souprava.

Při zařizování technologického objektu a při jeho vlastním provozování, je nutné respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále i jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

Vstupy kabelů do objektu z jiného prostředí, než přímo z terénu musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

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

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

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

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek

požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

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

Při návrhu systému zabezpečení objektu je nutné postupovat dle souboru norem ČSN EN 50131 Poplachové systémy s přihlédnutím k ČSN EN 50398 Poplachové systémy – Kombinované a integrované poplachové systémy.

B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá s úsporou energie ani s tepelnou ochranou.

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

Předpokládaný příkon je cca do 4 kVA.

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

Stavba nemá požadavky na hygienické, pracovní a komunální prostředí.

B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Pronikání radonu z podloží se stavby netýká.

b) ochrana před bludnými proudy

Stavba se nenachází na elektrizované trati a nevyžaduje speciální ochranu před bludnými proudy.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavba nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou.

d) ochrana před hlukem

Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem.

e) protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v zátopovém území, nevyžaduje protipovodňová opatření.

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

Stavba nevyžaduje ochranu před vlivem poddolování, výskytem metanu ani před podobnými účinky.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude napojena na stávající rozvodnou síť Správy železnic.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Nebude zřizováno nové připojení.

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

Rekonstrukce přístupu k nástupišti splňuje podmínky bezbariérovosti. Budou realizovány umělé vodící linie a hmatové prvky – reliéfní dlažba.

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

Kategorie dráhy podle TSI INF: P6/F4

Traťová třída zatížení: C3

Maximální traťová rychlost: 60 km/h

Trakční soustava: nezávislá

Stavba bude realizována v mezistaničním úseku Bečváry – Uhlířské Janovice. V blízkosti přejezdu P5926 se nachází zastávka Hatě s nástupištěm se zpevněnou hranou délky 62 metrů.

Provoz na trati je řízen podle Dopravního a návěstního předpisu SŽDC D1 (s účinností od 1. 7. 2022 dle Dopravního a návěstního předpisu pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ). A v souladu s čl. 2419 platného předpisu SŽDC D1 se zde jízdy vlaků zabezpečují telefonickým dorozumíváním.

Indikační a ovládací prvky přejezdu P5926 budou součástí nové indikační desky, která bude umístěna v DK v ŽST Uhlířské Janovice. Indikační deska bude doplněna v rámci související stavby „Rekonstrukce přejezdu P5925 v km 20,693 na trati Kolín – Ledčecko“. V rámci stavby „Zrušení přejezdu P5926 v km 20,828 na trati Kolín – Ledčecko“ budou doplněny v indikační desce potřebné elektrické spoje.

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

Traťová ani staniční technologie se stavbou nezmění.

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

Po dobu rekonstrukce žel. přejezdů je nutná nepřetržitá výluka traťové koleje v trvání 10 dní. Po dobu trvání výluky bude zavedená náhradní autobusová doprava (NAD) v úseku Bečváry – Uhlířské Janovice. Trasa NAD bude vedena od ŽST Bečváry – Drahobudice – Hatě – Vavřinec – Chmeliště – ŽST Uhlířské Janovice.

Stávající počet vlaků v TÚ Bečváry – Uhlířské Janovice činí 13 Os vlaků, v opačném směru pak 12 Os vlaků. Počítá se s 1 autobusem za 1 Os vlak na vzdálenost 12 km. Celkový denní náběh NAD je tedy $(13 + 12) \times 12 \text{ km} = 300 \text{ km}$, tj. náběh po celou dobu výluky 3000 km.

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

Stavba nemá vliv na parametry železniční trati, dynamický průběh rychlosti ani grafikon vlakové dopravy.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Drobné terénní úpravy se předpokládají pouze s úpravou stávajícího přístupu, resp. odvodnění trati. Po realizaci stavebních prací bude upravený terén zatravněn.

b) použité vegetační prvky

Nejsou použity.

c) biotechnická opatření

Nejsou použita.

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

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

Ovzduší

a) Realizace stavby

Dočasným negativním působením v průběhu stavby bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště při realizaci opravných prací. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů. V intravilánu města a obcí bude nutné negativní vlivy tohoto projevu eliminovat např. vhodnou organizací práce (koordinací přesunů stavební techniky, optimalizací dopravních tras a vytížeností nákladních aut), očištěnou vozidel vyjíždějících ze staveniště, ohrazením staveniště a klopením kritických míst.

Dalším zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek a emisí ze spalovacích motorů mechanismů budou motory stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Toto působení bude rovněž

přechodné a nepřekročí období výstavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých znečišťujících látek na okolí považovat za nepodstatný, zodpovědným pracovníkem bude v tomto případě stavbyvedoucí.

Vzhledem k rozsahu stavby není předpokládáno s masivním nasazením stavební techniky a lze konstatovat, že vliv stavební techniky na ovzduší bude zanedbatelný.

b) Provoz po realizaci

Po dokončení stavby se nepředpokládá zhoršení stávající kvality ovzduší z provozu železnice.

Hluk

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4–8 dB(A)).
- Kombinovat hlučnou náročnou práci s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlučných zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.
- Stavba má charakter opravných prací a ochrana před hlukem není řešena.

Voda

a) Povrchová voda

Území náleží k povodí řeky Labe. Území je odvodňováno sítí lokálních vodotečí přímo do Labe.

Charakter stavby neovlivní poměry a ani kvalitu povrchových vod. Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody jsou a budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče).

b) Záplavová území

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu Q_{100} , což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let.

Řešená stavba se nenachází v záplavovém území.

c) Podzemní voda

Ochranná pásma vodních zdrojů ani chráněné oblasti přirozené akumulace vod se v blízkosti záměru nenacházejí. K ovlivnění hydrogeologických charakteristik může dojít obecně v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které mají funkci kolektoru podzemní vody a omezením dotace srážkových vod. Během stavby se však zásahy takového rozsahu do stávajícího horninového prostředí nepředpokládají.

Půda

Při zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu je nutné postupovat dle § 9 odst. zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Dočasné zábory ZPF, nutné především pro vedení kabelových tras, nezbytná zařízení stavenišť a manipulační plochy pro opravy mostů nepřekročí časově dobu 1 roku včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu, tzn., že se jedná o nezemědělské využití pozemků dle § 9, odst. (2), písm. c) zákona, ve znění pozdějších předpisů, kdy souhlasu orgánu zemědělského půdního fondu není třeba.

Stavba nevyžaduje trvalé ani dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu.

Odpady

Během stavby vzniknou výzisky a odpady různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí GŘ č. 11/2004 – Směrnice pro hospodaření s vyzískaným materiálem v majetku Správy železnic, vydané pod č.j. 1664/04-OI dne 1.4.2004 včetně Změny č. 1 z ledna 2006. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory).

Odpady budou likvidovány dle platné legislativy, především v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

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

Mimolesní zeleň

Stavba leží na pozemcích v extravilánu obce, stavební činnost bude prováděna v dostatečné vzdálenosti od vzrostlé zeleně. S kácením mimolesní zeleně se neuvažuje.

V případě že výkopy zasáhnou do kořenového systému mimolesní zeleně je nutno postupovat následovně:

Výkopové práce a ochrana kořenů v chráněném kořenovém prostoru:

Výkopy musí být prováděny šetrnou technologií, například supersonickým vzduchovým rýčem, tlakovou vodou nebo ručním výkopem a selektivním přístupem k obnaženým kořenům.

Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit.

Kořeny s průměrem od 31 do 50 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu budou zachovány. V případě nutnosti jejich přerušeni je nutné individuální posouzení odborným dozorem. V případě nutného přerušeni musí být přeříznuty hladkým řezem a ošetřeny adekvátním způsobem proti vysychání a mrazu.

Kořeny s průměrem nad 50 mm je třeba zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a účinkům mrazu. Pouze ve výjimečných případech může odborný dozor rozhodnout o jejich přerušeni, a to včetně následné analýzy stability stromu.

Stěny otevřeného výkopu je nutné chránit ve směru ke stromu odpovídajícím způsobem proti vysychání a účinkům mrazu. Nutná je minimalizace doby otevření výkopu. Ochrana může být provedena například:

- zakrytím stěny pravidelně vlhčenou textilií,
- překrytím stěny výkopu vhodným materiálem,
- instalací průchodky a bezodkladným zasypáním.

Podzemní síť veřejné technické infrastruktury v chráněném kořenovém prostoru jsou přednostně ukládány do chrániček.

(Zdroj: AOPK ČR: Ochrana dřevin při stavební činnosti SPPK A01 002:2017)

Lesní zeleň

Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), ani si nevyžádá žádné trvalé odnětí půdy z PUPFL.

Stavba bude umístěna na pozemcích v extravilánu obce Hatě. Záměr nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), kácení lesní zeleně se nepředpokládá.

Stavba zasahuje do prvků územních systémů ekologické stability (ÚSES), Negativní vliv na ÚSES se nepředpokládá.

Stavba nezasahuje do významných krajinných prvků (VKP), do maloplošných ani velkoplošných zákonem chráněných území ani do ochranných pásem památných stromů. Negativní vliv se nepředpokládá ani u živočichů a rostlin.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stanovisko je součástí dokladové části „N“.

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

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části „N“.

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma se stavbou nemění.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Záměr nevyžaduje žádná opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany ani z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Železniční přejezdy a přechody jsou místem, na kterých může dojít ke střetům vyplývajících z provozování drážní dopravy a silničního provozu. Prevence závažných nehod a havárií je řešena současnou legislativou – vyhláškou o provozu na pozemních komunikacích a drážním zákonem.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1. Technická zpráva

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

Stavba má charakter technologické stavby. Díly zabezpečovacího zařízení, kolejový rošt, nový šterk, zemina a přejezdové panely budou odvezeny/dovezeny na stavbu „just in time“ silničními vozidly, k osazení panelů i výstražníků bude potřebné silniční vozidlo s hydraulickou rukou.

Celkově budou osazeno 5 výstražníků se závorami

b) odvodnění staveniště

Místo stavby bude odvodněno ve stávajícím režimu odtoku srážkových vod.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Místo stavby nebude napojeno na technickou infrastrukturu. Přístup na staveniště bude po stávající komunikaci.

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

Stavba nemá zásadní vliv na okolní stavby ani pozemky.

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

Požadavky na asanace, demolice ani na kácení dřevin nejsou.

Výkopy pro kabelizaci jsou minimální, kabelizace je vedena v dostatečné vzdálenosti od vzrostlé zeleně, proto se kácení nepředpokládá. Výkopy kolem vzrostlé zeleně budou prováděny ručně, v případě výkopu v bezprostřední blízkosti kořenového systému bude provedena ochrana kořenového systému.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Stavba nevyžaduje dočasné ani trvalé zábory pro staveniště.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

V současnosti není pěší trasa přes přejezd bezbariérová. Po dobu rekonstrukce se s ohledem na vyloučení železniční dopravy nepředpokládá pohyb osob se sníženou schopností orientace.

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

Stavba produkuje odpady. Výčet odpadů je uveden v příloze č. 1 této technické zprávy.

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

Zemní práce jsou minimální. Přísun a odsun zemin ani deponie zemin se nepředpokládá.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Stavba bude prováděna s ohledem na minimalizaci hluku, prachu a vibrací a na okolí.

Před výjezdem vozidel ze stavby bude zajištěno jejich očištění, v případě znečištění komunikace bude tato neprodleně uklizena.

Na stavbě bude umístěna mobilní havarijní souprava, pro urychlenou eliminaci případné havárie.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Před realizací stavby bude vypracován „Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“, který bude samostatnou přílohou.

Cílem tohoto plánu je:

- zajistit realizaci akce za podmínek definovaných obchodní smlouvou bez škod a mimořádných událostí
- minimalizovat úrazy
- žádné havárie (požáry apod.)
- žádné škody na majetku
- žádný negativní dopad na životní a pracovní prostředí

Stručný výtah bezpečnostních opatření pro stavbu z plánu BOZP:

Práce na zařízeních mohou řídit a provádět pouze pracovníci s předepsanou kvalifikací (vzdělání, odborná praxe, školení, přezkoušení atd.) a zdravotní způsobilostí. Při práci je třeba dodržovat stanovené technologické postupy a technické a bezpečnostní předpisy platné v době realizace investiční akce. Staveniště musí být předepsaným způsobem vybaveno a zajištěno, zejména proti

úrazu pracovníků provádějících dané stavební práce. Kromě obecných kvalifikačních předpokladů (odborné vzdělání a praxe v příslušné profesní specializaci) je při provádění výstavby nutno respektovat Stavební a technický řád drah – vyhláška č. 177/1995 Sb. Technicko-kvalitativní podmínky (TKP) staveb Českých drah a dále platné předpisy Správy železnic a ČD, normy ČSN, vyhlášky a zákony.

Bezpečnost a provozuschopnost elektrických zařízení musí být před uvedením do provozu ověřena provedením výchozí revize ve smyslu ČSN 33 1500 dle ČSN 33 2000-6-61. Při všech úkonech, jenž souvisí s bezpečností a ochranou zdraví, je nutno mimo jiné postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi (pracovišti) a jeho prováděcími právními předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy. Jelikož se stavba nachází na pozemku dráhy, je nutné dodržovat rovněž předpisy Správy železnic Bp 1 - Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci, Bp 3 - Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace a vyhlášky MD č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Podrobný „Plán BOZP“ musí být k dispozici a musí být závazný pro všechny zhotovitele, podzhotovitele, osoby podílejících se na realizaci stavby i jiné osoby vyskytující se na staveništi.

Zhotovitel stavby (zaměstnavatel) je povinen zajistit bezpečnost a ochranu zdraví za zaměstnanců při práci s ohledem na rizika možného ohrožení života a zdraví, která se týkají výkonu práce (odst. 1 § 101 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet bezpečné a zdraví neohrožující pracovní prostředí a pracovní podmínky vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci přijímáním opatření k předcházení rizikům (odst. 1 § 102 z. č. 262/2006 Sb., zákoník práce).

Všechna opatření musí odpovídat požadavkům legislativních předpisů, norem a jiných závazných předpisů, návodům výrobců, technologickým a pracovním postupům příp. místním bezpečnostním předpisům, a také závazným dokumentům a požadavkům správců inženýrských sítí a legislativním předpisům, závazným předpisům, normám a směrnícím týkajícími se kontaktů se železniční dopravou nebo s dopravou silniční.

Zaměstnavatel, který provádí jako zhotovitel stavební, montážní a stavebně montážní práce nebo udržovací práce pro jinou právnickou osobu (Správa železnic, správci inženýrských sítí, atd.) na jejím pracovišti či zařízení, zajistí v součinnosti s touto osobou vybavení pracoviště pro bezpečný výkon práce. Práce mohou být zahájeny pouze, pokud je pracoviště náležitě zajištěno a vybaveno.

Zaměstnavatel je povinen zajistit, aby stroje, technická zařízení a dopravní prostředky a nářadí byly z hlediska BOZP vhodné pro práci, při které budou používány.

Zaměstnavatel je povinen organizovat práci a stanovit pracovní postupy, tak aby byly dodržovány zásady bezpečného chování na pracovišti.

Na pracovištích, na kterých jsou vykonávány práce, při nichž může dojít k poškození zdraví je zaměstnavatel povinen umístit bezpečnostní značky, zavést signály nebo instrukce týkající se BOZP.

Zajištění BOZP se týká všech osob, které se s vědomím zhotovitele zdržují na staveništi. Zajištění BOZP se vztahuje i na osoby mimo pracovněprávní vztahy tj. např. osoby samostatně výdělečně činné.

Plní-li na jednom pracovišti úkoly zaměstnanci dvou a více zaměstnavatelů, jsou zaměstnavatelé povinni vzájemně se písemně informovat o rizicích a přijatých opatřeních k ochraně před jejich působením, která se týkají výkonu práce a pracoviště a spolupracovat při zajišťování bezpečnosti a ochrany zdraví při práci pro všechny zaměstnance na pracovišti.

Práce a činnosti v rámci stavby vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví dle přílohy č. 5 NV č. 591/2006 Sb. při jejichž provádění vzniká povinnost zpracovat plán BOZP na staveništi:

1. Práce vystavující zaměstnance riziku poškození zdraví nebo smrti sesuvem uvolněné zeminy
2. ve výkopu o hloubce větší než 5 m
3. Práce vykonávané v ochranných pásmech energetických vedení, popřípadě technického vybavení
4. Práce, při kterých hrozí pád z výšky nebo do volné hloubky více než 10 m
5. Práce spojené s montáží a demontáží těžkých konstrukčních stavebních dílů kovových, betonových a dřevěných určených pro trvalé zabudování do staveb

Práce a povinnosti cizích právnických a fyzických osob v prostorách provozované železniční dopravní cesty z hlediska BOZP dle předpisu Správy železnic Bp1

Fyzická osoba, podnikající fyzická osoba nebo právnická osoba (CPS = cizí právní subjekt), která není zaměstnancem Správy železnic podle čl. 4 předpisu Správy železnic Bp1, a která vykonává anebo má vykonávat činnosti v prostorách Správy železnic, na železniční dráze provozované Správy železnic nebo svojí činností může ovlivnit provozování dráhy provozovatele Správy železnic, musí být k dodržování ustanovení tohoto předpisu zavázána smluvně, pokud pro ni tato závaznost nevyplývá z ustanovení právního předpisu, technického předpisu nebo technické normy, popř. nařízení správního nebo jiného kompetentního orgánu.

Smlouva musí obsahovat, mimo jiné, konkrétní ujednání k zajištění BOZP, stanovení odpovědných osob a vedoucích prací, způsob kontroly, případné sankce. Dále musí obsahovat vzájemnou oboustrannou písemnou informaci o všech rizicích možného ohrožení zdraví.

Vymezení základních údajů z oblasti BOZP, které je nutno zapracovat do smluv o dílo uzavíraných mezi Správou železnic jako odběratelem a CPS jako dodavatelem/zhotovitelem je uvedeno v předpisu Správy železnic Bp1.

CPS se zavazuje před zahájením prací na provádění díla zajistit, že jeho osoby, stejně tak jako osoby jeho subdodavatelů, které se budou podílet na provozování a organizování drážní dopravy, budou mít zdravotní a odbornou způsobilost vyžadovanou obecně závaznými právními předpisy a interními předpisy objednavatele.

Povinností CPS je zajistit, aby činnosti na dráhách byly prováděny pod přímým vedením odborně a zdravotně způsobilé osoby, která je povinna se prokázat platnými doklady způsobilosti, mj. platným Vysvědčením o odborné zkoušce dle předpisu SŽ Zam1*, dokladem o zdravotní způsobilosti apod., a to všem oprávněným zaměstnancům Správy železnic a zaměstnancům a příslušníkům státní správy České republiky, pokud je jimi vyzvána.

CPS přiměřeně odpovídá za bezpečnost železničního provozu na jím rozpracovaném úseku. CPS odpovídá za škody vzniklé s jeho zaviněním Správě železnic i ostatním externím subjektům.

CPS před zahájením prací předá odpovědnému zaměstnanci Správy železnic jmenovitý seznam všech osob podílejících se na realizaci díla s platnými doklady o vstupu do koleje a doloží, že byly proškoleny o bezpečnosti práce a mají odpovídající zdravotní a odbornou způsobilost.

CPS se dále v souladu s interními předpisy objednatele zavazuje, že jeho osoby nebo osoby subdodavatelů, popř. jiných externích subjektů, které budou vykonávat vedoucího prací, budou mít platné doklady způsobilosti opravňující tyto osoby provádět činnosti na železniční dopravní cestě. Tuto skutečnost se CPS zavazuje objednateli doložit před zahájením prací na provádění díla předložením kopií předmětných dokladů způsobilosti, pokud tyto doklady již nepředložil. Pokud doklady doložil, prokáže jejich aktualizaci.

CPS se zavazuje zajistit, aby všechny fyzické osoby, které se budou při provádění díla pohybovat na dráze nebo v obvodu dráhy na místech veřejnosti nepřístupných, měly v souladu s obecně závaznými právními předpisy a interními předpisy objednatele povolení pro vstup do těchto prostor. Vydávajícím subjektem je Generální ředitelství Správy železnic, odbor krizového řízení. Povolení se vydává dle předpisu Správy železnic Ob1.

CPS se zavazuje, že fyzické osoby (dle předchozí odrážky) splní požadavky na odbornou způsobilost dle předpisu SŽ Zam1*, v platném znění.

** SŽ Zam1 – Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy*

Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných – průkaz pro CPS se smluvním vztahem se Správou železnic – dle předpisu Správy železnic Ob1 díl II.

Průkaz je vydáván na základě:

- žádosti v elektronické podobě
- čestného prohlášení o posudku o zdravotní způsobilosti k práci vydaného v souladu s Vyhláškou č. 101/1995 Sb.
- dokladu o absolvování Vstupního školení
- dokladu o smluvním vztahu ke Správě železnic

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba nevyžaduje úpravu pro bezbariérové užívání v průběhu výstavby.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Po dobu rekonstrukce je nutné úplně uzavřít železniční přejezd P5926 (předpoklad 10 dní) pro veškerou dopravu. Po dobu uzavření přejezdu bude v provozu objízdna trasa pro osobní

i nákladní automobilovou dopravu přes obce Chmeliště a Vavřinec po komunikacích III/3359, III/33338 a III/33514 (délka 5,7 km).

Pro uzavírku i pro návrh objízdných tras po dobu výstavby bude před stavbou zpracován a projednán projekt dopravně inženýrských opatření (DIO).

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

Nejsou stanoveny žádné speciální podmínky pro provádění stavby.

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

Stavba proběhne ve 3 etapách:

- | | |
|----------------------|---------|
| 1. Přípravné práce | 6 týdnů |
| 2. Stavební postup | 10 dní |
| 3. Dokončovací práce | 2 týdny |

Přípravné práce

Délka trvání: 6 týdnů

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na úplné omezení silničního nebo železničního provozu na železničním přejezdu.

Do této skupiny prací lze zařadit:

- přípravu staveniště
- provedení výkopů pro nové kabelové trasy a pro nové základy výstražníků
- výstavbu základů výstražníku
- výstavba technologického domku
- montáž technologie PZZ

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu.

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu.

Výluky pro pěší

Bez omezení provozu pěších.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky.

Stavební postup

Délka trvání: 10 dní

- V rámci nepřetržité výluky bude provedeno:
- snesení přejezdových konstrukcí a stávajícího kolejového roštu na přejezdech

- odtěžení stávajícího kolejového lože
- demolice stávajícího propustku a výstavba nového
- rekonstrukce železničního spodku, svršku a přejezdu
- osazení nových výstražníků
- dokončení montáže technologie PZZ
- na konci výluky odzkoušení a zprovoznění PZZ

Výluky železničního provozu

Výluka železničního provozu v TÚ Bečváry – Uhlířské Janovice. V trasách Os vlaků zavedena náhradní autobusová doprava (NAD). Výčet NAD je v části B.4 této technické zprávy.

Výluky silničního provozu

Silniční provoz přes přejezd úplně omezen pouze v nepřetržité desetidenní výluce, jinak bez omezení.

Po dobu rekonstrukce je nutné úplně uzavřít železniční přejezd P5926 (předpoklad 10 dní) pro veškerou dopravu. Po dobu uzavření přejezdu bude v provozu objízdňá trasa pro osobní i nákladní automobilovou dopravu přes obce Chmeliště a Vavřinec po komunikacích III/3359, III/33338 a III/33514 (délka 5,7 km).

Výluky pro pěší

Pro pěší bude přejezd v průběhu rekonstrukce uzavřen.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Výluka PZZ na přejezdu.

Dokončovací práce

Délka trvání: 2 týdny

Práce bez nároku na úplnou výluky železničního i silničního provozu, práce související s ukončením stavební činnosti, např. uvedení staveniště, terénu do původního stavu apod.

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu.

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu.

Výluky pro pěší

Bez omezení provozu pěších.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Po dobu výluky žel. provozu dle výše uvedeného POV bude zavedena NAD v TÚ Bečváry – Uhlířské Janovice.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby, není uvažováno se zařízením staveniště. Přístup ke stavbě bude po silnici III/12530 z obou stran přejezdu.

B.8.2. Výkresy

Výkresy se nacházejí v samostatné části „C. Situační výkresy“ nebo v jednotlivých PS, SO v částech D.1 a D.2.

B.8.3. Harmonogram výstavby

Činnost	Týden								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Přípravné práce									
Stavební postup, aktivace a prozkoušení PZZ									
Dokončovací práce									

B.8.4. Schéma stavebních postupů

Vzhledem k charakteru stavby nebylo zpracováno.

B.8.5. Bilance zemních hmot

Vzhledem k charakteru stavby nebylo zpracováno.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Netýká se.

B.10 Přílohy

Příloha č. 1: Bilance odpadů; Výkaz produkce druhotných materiálů a stavebních a demoličních odpadů skupiny 17; Výkaz produkce dalších odpadů souvisejících se stavbou skupiny 20

V Praze, 04/2022, Ing. Ondřej Vránek

Kat. č. odpadu	Kategorie	Název druhu odpadu	Jednotka	Provozní soubor (PS), stavební objekt (SO)					CELKEM
				PS 01-01-31	SO 01-10-01	SO 01-11-01	SO 01-13-01	SO 01-21-01	
07 02 99	O	PE podložky	kg		0.012				0.012
07 02 99	N	pryžové podložky	kg		0.023				0.023
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů TV	t	0.2			9.720	12.012	21.932
17 01 01	O	železniční pražce betonové	t		8.700				8.700
17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu	t				17.721		17.721
17 04 05	O	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	0.1					0.100
17 05 04	O	výkopová zemina - odkop	t			351.689	68.029	149.146	568.864
17 05 08	O	štěrk z kolejiště	t		170.100				170.100

Výkaz produkce druhotných materiálů a stavebních a demoličních odpadů skup. 17	
Akce:	Zrušení přejezdu P5926 v km 20,828 na trati Kolín – Ledečko
ISPROFOND:	3273514800

Celkový objem všech druhotných materiálů a odpadů ze stavby	958.579	t
Celkový objem stavebních a demoličních odpadů a výzisku	957.429	t
z toho stavebního vhodného k recyklaci / k výzisku	388.565	t
z toho recyklováno / předáno k recyklaci / jako výzisk	384.344	t
tj. v %	99	%
Kritérium recyklace nejméně 70% stavebního a demoličního odpadu BYLO splněno		

kód odpadu / druhotného materiálu	název	druhotný materiál / odpad vhodný k recyklaci <small>(započítává se do základu stanoveného SFDI, OPD, RRF, CEF)</small>	množství druhotného materiálu / odpadu	z toho opětovně využito / předáno k recyklaci	podíl recyklace daného odpadu / materiálu tj. v %	splněna podmínka recyklace (viz *)	využito / recyklováno v rámci stavy	využito / recyklováno mimo stavbu	uloženo na skládku	kontrolní součet	poznámka k recyklaci / likvidaci odpadu (IČO, IČZ/IČP, FIRMA, ADRESA, IČZÚ) <small>* vyplňuje se pouze v případě recyklace mimo stavbu ** v případě předání více či rozepsat podily v (t)</small>
			[t]	[t]		ano / ne	[t]	[t]	[t]		
170101	Beton	ano	21.932	21.932	100.0%		0	21.932	0	OK	
170102	Cihly	ano			0.0%					OK	
170103	Tašky a keramické výrobky	ano			0.0%					OK	
170106	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	ano			0.0%					OK	
170201	Dřevo	ano			0.0%					OK	
170202	Sklo	ano			0.0%					OK	
170203	Plasty	ano	0.012	0.012	100.0%		0	0.012	0	OK	
170204	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	podmíněně *)			0.0%					OK	
170301	Asfaltové směsi obsahující dehet	podmíněně *)			0.0%					OK	
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	ano	17.721	13.5	76.2%		4.221	13.5	0	OK	drť možno použít ke zpevnění krajnice
170303	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	podmíněně *)			0.0%					OK	
170401	Měď, bronz, mosaz	ano			0.0%					OK	
170402	Hliník	ano			0.0%					OK	
170403	Olovo	ano			0.0%					OK	
170404	Zinek	ano			0.0%					OK	
170405	Železo a ocel	ano			0.0%					OK	
170406	Cín	ano			0.0%					OK	
170407	Směsné kovy	ano			0.0%					OK	
170409	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	podmíněně *)			0.0%					OK	
170410	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170411	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	ano			0.0%					OK	
170503	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	ne	568.864	568.864	100.0%		0	0	568.864	OK	na dekontaminační plochu, S-001
170505	Vytěžená jalová hornina a hlušina obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170506	Vytěžená jalová hornina a hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	ne			0.0%					OK	
170507	Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170508	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07	ano	170.1	170.1	100.0%		0	100	70.1	OK	
170601	Izolační materiál s obsahem azbestu	ne			0.0%					OK	
170603	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	ne			0.0%					OK	
170605	Stavební materiály obsahující azbest	ne			0.0%					OK	
170801	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami	podmíněně *)			0.0%					OK	
170802	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	ano			0.0%					OK	
170901	Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť	podmíněně *)			0.0%					OK	
170902	Stavební a demoliční odpady obsahující PCB (např. těsnící materiály obsahující PCB, podlahoviny na bázi pryskyřic obsahující PCB,	podmíněně *)			0.0%					OK	
170903	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	ano			0.0%					OK	
OPM 1	Štěrky ze železničního svršku	ano	170.1	170.1	100.0%		0	100	70.1	OK	
OPM 2	Kolejnice a drobné kolejivo (výzisk)	ano			0.0%					OK	
OPM 3	Betonové pražce (výzisk)	ano	8.7	8.7	100.0%		0	0	8.7	OK	
OPM 4	Dřevěné pražce (výzisk)	ano			0.0%					OK	
OPM 5	Dřevo	ne			0.0%					OK	
OPM 6	Ostatní výzisk	ano			0.0%					OK	

Legenda

	pole orámovaná červeně jsou nutná k vyplnění příjemcem příspěvku
	pole vyplňovaná automaticky
	pole ve sloupci D se vyplňuje pouze pokud se jedná o odpad podmíněně vyloučený z recyklace
	*) odpady obsahující nebezpečné látky (složky), jejich přijetí do zařízení je možné pouze v případě, že součástí jejich úpravy v zařízení je i oddělení a odstranění nebezpečných látek (složek) z těchto odpadů, které budou následně předány oprávněné osobě podle zákona o odpadech k využití nebo odstranění.

Výkaz produkce dalších odpadů souvisejících se stavbou skupiny 20	
Akce:	Zrušení přejezdu P5926 v km 20,828 na trati Kolín – Ledečko
ISPROFOND:	3273514800

Celkový objem odpadu	1.15	t
z toho recyklováno / předáno k recyklaci	1.15	t
tj. v %	100	%

kód odpadu	název	množství odpadu	z toho předáno k recyklaci	podíl recyklace daného odpadu	recyklováno v rámci stavy	recyklováno mimo stavbu	uloženo na skládku	kontrolní součet	poznámka k recyklaci / likvidaci odpadu (IČO, IČZ/IČP, FIRMA, ADRESA, IČZÚJ)
		[t]	[t]	tj. v %	[t]	[t]	[t]		* vyplňuje se pouze v případě recyklace mimo stavbu ** v případě předání více či rozepsat podíly v (t)
200301	Směsný komunální odpad	1	1	100.0%	0	1	0	OK	
200307	Objemný odpad			0.0%				OK	
200399	Komunální odpady jinak blíže neurčené			0.0%				OK	
200139	Plasty	0.05	0.05	100.0%	0	0.05		OK	Obalové materiály
200101	Papír a lepenka	0.1	0.1	100.0%	0	0.1		OK	Obalové materiály
200102	Sklo			0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	
				0.0%				OK	

Legenda

	pole orámovaná červeně jsou nutná k vyplnění příjemcem příspěvku
	pole vyplňovaná automaticky
	pole ve sloupci D se vyplňuje pouze pokud se jedná o odpad podmíněně vyloučený z recyklace
	*) odpady obsahující nebezpečné látky (složky), jejich přijetí do zařízení je možné pouze v případě, že součástí jejich úpravy v zařízení je i oddělení a odstranění nebezpečných látek (složek) z těchto odpadů, které budou následně předány oprávněné osobě podle zákona o odpadech k využití nebo odstranění.