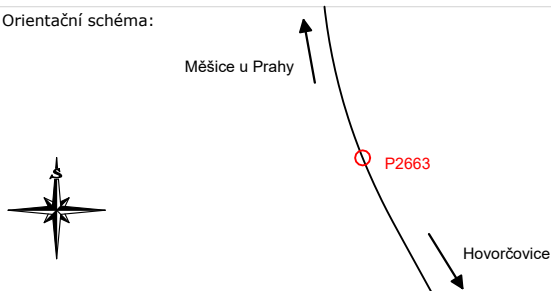




Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	19.04.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vladimír Košan

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

Zhotovitel díla:	KTa technika, s.r.o.	
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň	
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz	
Zhotovitel objektu:	KTa technika, s.r.o.	
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň	
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Irena Hrnčířová	Specialista: Ing. Vladimír Košan

Název stavby/akce:	<b>Zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu P2663 v km 25,620 na trati Praha-Vysočany – Turnov</b>	Označení investora: S632100111
		Označení zhotovitele: Z22-001
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B
Název objektu/díle části:	-	Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	-	Číslo přílohy: -
Název díle části přílohy:	-	
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Vladimír Košan	Měřítka: - Formáty: 33 x A4
Kraj:	Katastrální území: Měšice u Prahy	TUDU: 0901 10
Středočeský		
		Stupeň dokumentace: <b>DUSP+PDPS</b>
		Smluvní datum zpracování: <b>19.04.2022</b>

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 1 0 0 1 1 1	-	D U S P	-	-	X X	- 0 0 0

## Obsah

B.1.	Souhrnná technická zpráva .....	1
B.1.1.	Zhodnocení staveniště .....	1
B.1.2.	Průzkumy a podklady .....	1
B.1.3.	Ochranná pásma .....	1
B.1.4.	Koncepce stavby.....	2
B.1.4.1.	Stávající stav .....	2
B.1.4.2.	Účel stavby .....	2
B.1.4.3.	Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu.....	2
B.1.4.4.	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.....	2
B.1.4.5.	Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO .....	2
B.1.4.6.	Návrh požadavků na postupné provádění stavby .....	11
B.1.4.7.	Požadavky stavby na zdroje .....	11
B.1.4.8.	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	11
B.1.4.9.	Napojení na dopravní systém.....	11
B.1.4.10.	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	11
B.1.4.11.	Bezpečnost práce .....	12
B.1.4.12.	Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	12
B.1.4.13.	Podmiňující předpoklady.....	12
B.1.4.14.	Statické výpočty .....	13
B.1.5.	Údaje o splnění stanovených podmínek .....	13
B.1.6.	Příprava pro výstavbu.....	13
B.1.7.	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....	13
B.1.8.	Výjimky z předpisů .....	13
B.2.	Provozní a dopravní technologie .....	13
B.3.	Vliv stavby na životní prostředí .....	14
B.3.1.	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....	14
B.3.2.	Péče o životní prostředí .....	15
B.3.3.	Odpadové hospodářství: .....	17
B.4.	Opatření pro případ havárie .....	18
B.5.	Odolnost a zabezpečení stavby .....	20
B.6.	Energetické výpočty .....	22
B.7.	Protikorozní ochrana.....	22
B.8.	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	22
B.9.	Dopravní opatření .....	22
B.10.	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....	24
B.11.	Úspora energie a ochrana tepla .....	24
B.12.	Ochrana obyvatelstva .....	24
B.13.	Bezbariérové užívání .....	24
B.14.	Zásady organizace výstavby .....	24
B.14.1.	Technická zpráva .....	24
B.14.2.	Schéma stavebních postupů .....	27
B.14.3.	Havarijní plán .....	27
B.14.4.	Dokumenty koordinátora BOZP .....	28

## B.1. Souhrnná technická zpráva

### B.1.1. Zhodnocení staveniště

V rámci stavby dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P2663 v km 25,620 trati Praha-Vysočany – Turnov a výstavbě nového přechodu pro pěší, který bude součástí stávajícího přejezdu. Dále bude rekonstruována stávající přejezdová konstrukce silniční a bude provedena rekonstrukce železničního spodku a svršku.

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

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

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude zřízen přechod pro pěší včetně přístupových chodníků
- bude postaven nový technologický reléový domek (RD)
- budou osazeny nové stojany závor s celými závory a světelnými skříněmi
- bude provedena nová kabelizace ke stojanům závor
- bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce silniční
- bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku

Rozsah stavby: km 25,341 – 26,094

### B.1.2. Průzkumy a podklady

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

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

### B.1.3. Ochranná pásma

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

- Správa železnic, státní organizace
- ČD - Telematika a.s.

- ČEZ Distribuce, a.s.
- CETIN a.s.
- Středočeské vodárny, a.s.
- Pražská plynárenská distribuce, a.s.

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

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

##### **B.1.4.1. Stávající stav**

Přejezd P2663 je zabezpečen PZS AŽD 71 kategorie PZS 3ZBI. Indikační a ovládací prvky jsou na JOP v ŽST Měšice u Prahy. Traťový úsek Praha-Čakovice – Měšice u Prahy je zabezpečen TZZ AH 83. Ovládací úseky PZS jsou umístěny v RD PZS P2662. Výstraha je dávana 3ks výstražníků a 2x břevny závor. Z obou stran přejezdu je v jeho blízkosti ukončen chodník. V prostoru přejezdu musí chodci používat prostor vozovky. U PZS se nachází VTO.

Stávající přípojka NN společná pro PZS P2262 a PZS P2663 je od společnosti ČEZ, a.s..

Železniční svršek se skládá z dřevěných prachů, kolejnic S 49 a kameniva. Stávající přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu.

##### **B.1.4.2. Účel stavby**

Cílem stavby je zajištění bezpečného přechodu chodců přes železniční trať. Stávající přejezd bude rozšířen o zabezpečený přechod pro pěší.

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

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

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

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

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

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

###### **PS 11-01-31 PZZ přejezdu P2663 v km 25,620**

V rámci tohoto provozního souboru bude provedena rekonstrukce technologie PZZ přejezdu P2663 v Měšicích. Stávající výstražníky se závorami a technologický domek budou kompletně demontovány. Nové zařízení bude nadále 3. kategorie PZS 3ZBI s celými závorami umístěnými rovnoběžně s osou koleje. Přes přejezd bude nově zřízen chodník, který propojí stávající

chodníky v ulici Revoluční. Přejezd bude osazen čtyřmi stojany závor a jedním výstražníkem. Budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami. Stojany závor budou postaveny na nový betonový základ a osazeny světelnými skříněmi. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami v provedení LED. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu a světelné skříně výstražníků budou doplněny dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité výstražné kříže A32a nebudou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

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

Nový 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.

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

Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích budou využity stávající počítače náprav s překlenutými počítačícími úseky a s automatickou regulací parametrů venkovních čidel. Pro ovládání PZZ P2663 budou využity reléové opakovače traťových úseků z vedlejšího přejezdu. Stávající snímače PB4 a PB5 bude na dobu rekonstrukce železničního svršku demontovány. Po ukončení stavebních prací dojde k jejich opětovné montáži s dodržením minimální vzdálenosti 5m od kraje přejezdu. Snímač PB5 bude z důvody výstavby posunut do nové kilometrické polohy podle situačního schématu.

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

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

V ulici U Tratě (ve směru jízdy od ulice U Školky) bude proveden posun DZ P 4 - Dej přednost v jízdě! a IZ 5b - Konec obytné zóny blíže ke křižovatce. Stávající umístění DZ brání řidiči silničního vozidla v rozhledu na světelnou skříň PZZ.

#### SO 11–10–01 Železniční svršek na přejezdu P2663 v km 25,620

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 32,322 m vyřízne a vyjme, v celém rozsahu se železniční svršek nahradí novým. Řezy koleje budou v km 25,608 421 a km 25,640 743. Nový železniční svršek je navržen z nových kolejnic 49 E1 (třída oceli R 260) na nových betonových pražcích délky 2,60 m s bezpodkladnicovým upevněním a pružnými svěrkami Skl 14, typ upevnění „W14“. Rozdělení pražců „u“ v km 25,613 482 - km 25,627 282 a rozdělení pražců „c“ v km 25,608 421 – km 25,613 482 a km 25,627 282 - km 25,640 743. Upevnění kolejnic v

místě přejezdu bude v antikoroziční úpravě, celkem se jedná o drobné kolejivo na 20 ks betonových pražců. Z důvodu dodržení předpisu S4 článku 27 přílohy č. 6 budou v km 25,579 334 a km 25,654 180 provedeny řezy koleje a bude snesen železniční svršek, po realizaci a přetažení konstrukční vrstvy železničního spodku bude v tomto rozsahu rozprostřeno kolejové lože z nového štěrku fr. 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce, kolejový rošt bude použit stávající.

Nové kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože bude nové a upravené do předepsaného tvaru. Kolejové lože bude v místě úprav železničního spodku zřízeno s plání tělesa železničního spodku – Epl, ZKPP = min. 70 MPa v pravostranném sklonu. V místech, kde bude provedena pouze úprava GPK bude kolejové lože doplněno do požadovaného profilu. Kolejové lože v těsné blízkosti přejezdu bude uzavřené s přechodem na kolejové lože otevřené.

Směrová a výšková úprava vychází ze stávajícího stavu GPK a požadavků investora. Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví trojím podbitím v celkové délce 752,901m mezi ZÚ km 25,342 584 a KÚ km 26,095 485. V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 752,901m mezi ZÚ km 25,342 584 a KÚ km 26,095 485 po cca 6ti měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice a vyznačením DIO, dále také s náhradní autobusovou dopravou na kolejovou výluku 1N.

Kolej bude upravena a bude zřízena bezстыková kolej, v rámci realizace bude upravena upínací teplota dle předpisu SŽDC S3/2. Napojení na úsek BK bude provedeno dle předpisu SŽDC S3/2. Rozsah úpravy BK bude v celkové délce 573,971m v rozsahu km 25,471 540 - km 26,045 511.

- Zajištění prostorové polohy koleje

V rámci stavby je počítáno s demontáží stávajících zajišťovacích značek v počtu 11 ks, které budou po odstranění likvidovány a bude osazeno celkem 13 ks nových zajišťovacích značek. Pro možnost osazení nových zajišťovacích značek bude před realizací vyhotoven projekt zajištění prostorové polohy koleje, který bude předán investorovi a SŽG k odsouhlasení.

V rámci stavby bude dále provedeno:

- drážní stezky v rozsahu nového kolejového lože
- osazení sklonovníků dle realizace stavby
- posun 2ks hektometrů do nových pozic, které budou dotčeny v rámci realizace nového pravostranného trativodu a pročištění příkopů

#### SO 11–11–01 Železniční spodek na přejezdu P2663 v km 25,620

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

- V místě zesílené konstrukce pražcového podloží

- pláň tělesa železničního spodku – pravostranný sklon 5,0 %
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/63 kv tl. 200 mm, ( $I_d=0,95$ )
- zemní pláň upravena a zhutněna – pravostranný sklon 5,0 %
- stabilizovaná štěrkodrtě, cementová stabilizace fr. 0/22 tl. 300 mm ( $I_d=1,00$ ), minimální pevnost stabilizace C8/10
- subpláň upravena a zhutněna – pravostranný sklon 5,0 %

U této konstrukce se při hutnění po vrstvách na každé vrstvě spolehlivě dosáhne potřebné únosnosti. Pláň tělesa železničního spodku bude mít minimální modul přetvárnosti  $E_{pl,zkpp} = 70 \text{ MPa}$ . Na zemní pláni a konstrukční vrstvě železničního spodku bude při realizaci zjištěn modul přetvárnosti, tak aby bylo na zemní pláni a pláni tělesa železničního spodku dosaženo požadovaných hodnot. Úprava konstrukční vrstvy železničního spodku bude realizována v celkové délce 74,746 m (rozsah km 25,579 334 - km 25,654 180) a to včetně náběhových klínů, úprava podkladních vrstev železničního spodku bude realizována v celkové délce 22,846 m (rozsah km 25,605 334 - km 25,627 180) včetně náběhových klínů.

Úprava konstrukční a podkladních vrstev bude provedena jako ZKPP v rozmezí km 25,605 334 - km 25,627 180 včetně náběhových klínů.

V rámci stavby se uvažuje dle vzorových listů železničního spodku SŽDC Ž4 pražcové podloží typ 6.

#### **Důležité upozornění:**

**Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou silniční výluky minimálně 7 dní a délkou traťové výluky minimálně 7 dní.**

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

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno novým podélným pravostranným trativodem. Celková délka trativodu je 273 m.

Trativodní potrubí bude z trub děrovaných s celkem sedmi plastovými šachtami DN 400 s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PEHD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost, bude použit profil DN 150, trativodní potrubí bude částečně perforované v úhlu 220°. Potrubí bude umístěno perforacemi směrem nahoru a bude ve sklonu -8,235‰, -5,915‰ a -9,193‰. Trativod bude vyústěn pomocí prefabrikované trativodní výústě DN 150. Na celé délce trativodu bude umístěno celkem sedm šachet (1x vrcholová šachta VŠ1 a 6x kontrolní šachta KŠ1 – KŠ6). Parametry prefabrikovaná výústě:

- Délka = 400 mm
- Šířka = 720 mm
- Šířka koryta = 600 mm
- Výška = 240/445 mm

- Průměr výtoku = 170 mm
- Hmotnost = 120 kg
- Třída betonu = C 30/37

Výplň trativodu bude tvořena:

- štěrk frakce 16/32 mm
- trativodní roura PEHD DN 150
- separační geotextilie s pevností v tahu min. 24 kN/m
- trativod bude uložen dle VL železničního spodku Ž3. V místě přejezdové konstrukce bude trativod podbetonovaný s opěrami dle VL Ž3.

V rámci tohoto stavebního objektu budou dále provedeny tyto úpravy:

Úprava příkopu vlevo před přejezdem:

- dojde k pročištění stávajícího nezpevněného příkopu v celkové délce 58 m v rozsahu km 25,520 811 - km 25,578 631.

Úprava příkopu vpravo před přejezdem:

- dojde k pročištění stávajícího nezpevněného příkopu v celkové délce 58 m v rozsahu km 25,531 122 - km 25,589 234.

Pročištění propustku před přejezdem:

- stávající trubní propustek v evid. km 25,614, světlosti 0,60 m bude v celé délce pročištěn

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

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

#### SO 11–13–01 Přejezdová konstrukce přejezdu P2663 v km 25,620

Přejezdová konstrukce – zatížení silniční dopravou

Přejezdová konstrukce pro zatížení silniční dopravou bude celkové délky 8,4 m a sestává se ze železobetonových přejezdových panelů vnitřních (uložených uvnitř koleje), přejezdových panelů vnějších (uložených vně koleje) a prefabrikovaných závěrných zídek. Přejezdové panely vnitřní se ukládají na paty protilehlých kolejnic prostřednictvím kombinace dvou elektricky izolovaných kloubových nosníků a dvou nosníků pevných (napevno uchycených ke spodní ploše panelů). Vnější panely leží na patě kolejnice pomocí dvojice pevných nosníků v



mezerách mezi pražci a z druhé strany přes pryžové podložky do loží v závěrných zídkách. Závěrné zídky oddělují prostor přejezdu od navazující pozemní komunikace a tvoří úložnou plochu pro panely vnější. Přejezdová konstrukce je s modulem 1,2 m. Přejezdová konstrukce bude určena pro přejezdy zatížené silničními. Přejezdovou konstrukci tvoří 2 x 7 ks vnějších panelů a 7 ks vnitřních panelů. Šířka vnějších panelů přejezdové konstrukce bude shodná s šířkou vnějších přejezdových panelů přejezdové konstrukce na přechodové části přejezdu tj. 1,00 m. Použitím vnějších panelů vznikne dostatečný prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou, navíc je v případě akutní potřeby běžně k dostání. Závěrné zídky budou délky 8,4 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základ ze ztraceného bednění (š. 500 mm, v. 250 mm) vyztužené vodorovnou a svislou výztuží Ø10 mm, betonové tvarovky budou vyplněné betonem C30/35-XF4 se zhutněním. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm.

Úložná vrstva mezi prefabrikovaným základovým blokem a závěrnou zídou bude zhotovena výhradně podle doporučení výrobce nebo dodavatele přejezdové konstrukce. Pokud takovéto doporučení nebude k dispozici, pak platí, že:

- tloušťka vrstvy je větší jak 20 mm, pak se nesmí použít betonové nebo maltové směsi s menší pevnostní třídou jak pevnostní třída základového bloku, nejméně však C20/25
- tloušťka vrstvy je do 20 mm včetně musí být ložná vrstva zhotovena z vysokopevnostních maltových směsí s pevností v tlaku min. 50 MPa/24 hodin, respektive 100 MPa/28 dní.

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

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

Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou osazeny ochranné náběhy.

Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

#### Přejezdová konstrukce – zatížení chodci a cyklisty

Nový přechod pro chodce bude tvořen lehkou zádlážbovou konstrukcí pro zatížení chodci. Celková délka přechodové konstrukce bude 3,6 m a sestává se ze železobetonových panelů vnitřních (uložených uvnitř koleje), panelů vnějších (uložených vně koleje) a prefabrikovaných závěrných zídek. Železobetonové panely vnitřní se ukládají na paty protilehlých kolejnic prostřednictvím čtveřice nosičů pevných uchycených elektricky izolovaným svěrným spojem ke spodní ploše panelů. Vnější panely leží na patě kolejnice pomocí dvojice pevných nosníků v mezerách mezi pražci a z druhé strany přes pryžové podložky do loží v závěrných zídkách. Přejezdová konstrukce je s modulem 1,2 m. Přejezdová konstrukce bude určena pro přechody a přejezdy zatížené silničními. Přejezdovou konstrukci tvoří 2 x 3 ks vnějších panelů a 3 ks vnitřních panelů. Šířka vnějších panelů přejezdové konstrukce bude shodná s šířkou vnějších přejezdových panelů přejezdové konstrukce na silniční části přejezdu tj. 1,00 m. Použitím vnějších panelů vznikne dostatečný prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou, navíc je v případě akutní potřeby běžně k dostání. Závěrné zídky budou délky 4,0 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky jsou uloženy na základ ze ztraceného bednění (š. 400 mm, v. 250

mm) vyztužené vodorovnou a svislou výztuží Ø10 mm, betonové tvarovky budou vyplněné betonem C30/35-XF4 se zhutněním. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25, v pravém podbetonování budou zřízeny odvodňovací otvory á 300 mm.

Úložná vrstva mezi prefabrikovaným základovým blokem a závěrnou zídou bude zhotovena výhradně podle doporučení výrobce nebo dodavatele přejezdové konstrukce. Pokud takovéto doporučení nebude k dispozici, pak platí, že:

- tloušťka vrstvy je větší jak 20 mm, pak se nesmí použít betonové nebo maltové směsi s menší pevnostní třídou jak pevnostní třída základového bloku, nejméně však C20/25
- tloušťka vrstvy je do 20 mm včetně musí být ložná vrstva zhotovena z vysokopevnostních maltových směsí s pevností v tlaku min. 50 MPa/24 hodin, respektive 100 MPa/28 dní.

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

Na začátku a konci přejezdové konstrukce budou osazeny ochranné náběhy.

Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

#### Konstrukce vozovky

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající pozemní komunikace. Úhel křížení železniční trati s komunikací je 112°.

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje ve vzdálenosti 21,85 m vlevo a 6,35 m vpravo ve směru staničení tratě, od křížení osy koleje s osou komunikace.

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

#### Skladba vozovky:

- |  |         |                          |                |
|--|---------|--------------------------|----------------|
| • Asfaltový beton pro obrusné vrstvy         | ACO 11  | 40 mm                    | ČSN EN 13108-1 |
| • Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> ) | PSA     | (0,3 kg/m <sup>2</sup> ) | ČSN 73 6129    |
| • Asfaltový beton pro podkl. vrstvy          | ACP 16+ | 70 mm                    | ČSN EN 13108–1 |
| • Štěrkodrt 0/32, A                          | ŠD      | 150 mm                   | ČSN 73 6121    |
| • Štěrkodrt 0/32, B                          | ŠD      | min. 150 mm              | ČSN 73 6121    |

#### Deformační moduly:

- |                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| • na zemní pláni                 | Edef,2 ≥ 45 MPa  |
| • na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 70 MPa  |
| • na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 100 MPa |

Příčný sklon vozovky bude v blízkosti přejezdu totožný s podélným sklonem tratě. Průběh nivelety vozovky silnice je upraven, tak aby bylo dodrženo zaoblení vrcholovými a údolnicovými oblouky pro plynulý přejezd přes přejezdovou konstrukci, veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

V rámci stavby dojde k propojení chodníků po obou stranách přejezdu, z toho důvodu budou vlevo za přejezdem v ulici „U Tratě“ osazeny nové silniční obruby o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m] s výškou nášlapu +120 mm, v prostoru místa pro přecházení, budou silniční obruby s výškou nášlapu +20 mm.

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

Odvodnění spodní stavby silnice zůstane stávající.

V rámci realizace stavebních úprav silnice bude dále provedeno:

- Výšková úprava 1 ks stávajícího vodovodního hydrantu (vlevo od silničního přejezdu)
- Výšková úprava 1 ks stávajícího vodovodního šoupěte (vpravo od silničního přejezdu)

#### Konstrukce chodníku

Nově vybudovaná přejezdová konstrukce pro chodce bude propojena novým chodníkem, tak aby navazoval na stávající chodníky po obou stranách tratě. V rámci stavby dojde k prodloužení a úpravě zakončení stávajících chodníků a bude vybudován nový chodník jako propoj. Chodník bude v místě styku se silnicí ukončen sníženou silniční obrubou s nášlapem +20 mm a varovným a signálním pásem realizovaným v uspořádání pro místa pro přecházení. Varovné a signální pasy budou dále realizované od místa půdorysného průřezu nových závor ve směru od koleje a budou barevně odlišeny od chodníkové dlažby. Veškeré úpravy jsou patrné z výkresů.

Konstrukce chodníku bude uložena do chodníkových obrub o rozměrech totožných se stávajícími obrubami. Obruba blíže k silnici bude zapuštěna, druhá obruba bude realizována s nášlapem +60 mm a bude tvořit umělou vodící linii. Základní příčný sklon chodníku bude 2%, v místech styku s přejezdovou konstrukcí bude příčný sklon stejný s podélným sklonem koleje.

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

#### Skladba vozovky:

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

Deformační moduly:

- na zemní pláni  $E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$
- na konstrukční vrstvě ze ŠD  $E_{def,2} \geq 50 \text{ MPa}$

V rámci realizace stavebních úprav chodníku bude dále provedeno:

- Výšková úprava 1 ks stávajícího plynárenského zařízení (vpravo od přejezdu)
- Výšková úprava 1 ks stávajícího plynárenského zařízení (vlevo od přejezdu)
- Výšková úprava 1 ks stávající vodovodní šachty (vlevo od přechodu)
- Obnova 1 ks železničního bodového pole – číslo ŽBP 4241 (vlevo od přechodu) – stabilizace: kamen s hřebem
- Demontáž stávajícího ocelového zábradlí (vpravo od přechodu)
- Vyústění stávajících chodníků, které je aktuálně přímo do prostoru vozovky bude demontováno a prostor, který již nebude využit jako chodník bude rekultivován

Vodorovné dopravní značení

V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy pozemní komunikace, z důvodu vyšší životnosti použity úpravy VDZ plastické.

Rozhledové poměry

Rozhledové poměry pro případ poruchy PZZ, t.j. pro rychlost drážního vozidla 10 km/h jsou patrné v souvisejícím PS.

Úprava veřejného osvětlení obce Měšice

Stávající osvětlovací stožár č. N/14 bude přesunut do nové pozice na souřadnice středu základu  $X = -734496,585$ ;  $Y = -1031884,628$ . Stávající kabelizace veřejného osvětlení bude prodloužena a naspojována napájecím kabelem stejné dimenze jako je stávající, tedy CYKY 4x10. Kabelové spojky budou použity v počtu 2ks, délka nové kabelizace bude 4m.

#### SO 11-76-01 Elektrická přípojka NN přejezdu P2663 v km 25,620

Stávající rozvaděč elektrické přípojky bude včetně vybavení demontován.

Nově bude na betonovém sloupu zřízena pojistková skříň PPS a v ní bude ukončen svod ze sloupu. Tuto část zajistí provozovatel distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s..

V rámci tohoto SO bude z pojistkové skříně sveden nový kabel CYKY-J 4x16 do země a dále do nového pilířového plastového rozvaděče RE, umístěného vedle nového technologického domku. V rozvaděči RE bude umístěn třífázový elektroměr ČEZ Distribuce, a.s. s hlavním třífázovým jističem 20A/B.

Z rozvaděče RE bude kabelem CYKY-J 4x10 napojen rozvaděč NZ. V rozvaděči NZ bude osazeno jištění odvodního kabelu do rozvaděče R1 v technologickém domku přejezdu P2663 jističem 3x13A/B, přepětové ochrany a přepínač náhradního zdroje napájení NZ – SÍŤ. Dále zde bude umístěn jistič 3x16A/B pro jištění stávajícího kabelu AYAY 4Cx16, který slouží pro napájení přejezdu P2662. Vně rozvaděče NZ bude osazena 3fázová zásuvka pro připojení náhradního napájení (elektrocentrály).

Hranice mezi jednotlivými správci zařízení (SEE – SSZT) bude dle Předpisu SŽDC E8 na výstupních svorkách jističe 3x13A v rozvaděči NZ.

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

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. stavební práce na přejezdové konstrukci, železničním svršku a spodku
2. výkopové práce a kabelizace
3. demontáž stávajících závor a technologického domku
4. osazení a zapojení stojanů závor
5. montáž nového technologického domku
6. dokončení stavebních prací
7. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení, úprava SW
8. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu

Součástí realizační dokumentace (RDS) bude vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem. Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/1995 Sb.

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

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

Požadavky na zdroje nejsou touto dokumentací řešeny.

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

Povrchové vody jsou odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní pozemky.

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

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

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

V rámci stavby nedojde ke kácení vyšší zeleně ani odkřoviňování.

**B.1.4.11. Bezpečnost práce**

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

Jsou zde stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

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

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

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

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

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

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

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

**B.1.4.13. Podmiňující předpoklady****Přeložky inženýrských sítí:**

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

**Připojení na stávající technické vybavení území:**

Nově zřízený přechod pro pěší a přístupový chodník bude technicky napojen na stávající chodníky v ulici Revoluční.

Jiná omezující opatření:

Nejsou předmětem stavby.

#### **B.1.4.14. Statické výpočty**

V rámci stavby nejsou statické výpočty řešeny.

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

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

#### **B.1.6. Příprava pro výstavbu**

Obvod stavby se nachází na pozemcích následujících vlastníků:

Česká republika / Správa železnic, státní organizace

Obec Měšice

Středočeský kraj / Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, příspěvková organizace

Křivánek Pavel, Nováková Marie

Souhlasy s provedení / umístěním stavby na pozemcích výše uvedených vlastníků jsou součástí dokladové části dokumentace. Řešení majetkového vypořádání je součástí geodetické dokumentace.

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

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

#### **B.1.8. Výjimky z předpisů**

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o souhlas s projektováním, potom o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

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

## **B.2. Provozní a dopravní technologie**

Provozovatel: Správa železnic, státní organizace

Správce: Správa železnic, OŘ Praha

#### **Identifikace řešeného úseku:**

Číslo trati (dle knižního JŘ) 070 Praha - Turnov

Číslo trati (dle GVD) 537 Praha-Vysočany - Turnov

Kategorie dráhy	ostatní dráhy celostátní	
<b>Technická infrastruktura:</b>		
Délka trati	117,426 km	
Počet traťových kolejí	1	
Organizování drážní dopravy	podle SŽDC D1	
Trakce	neelektrifikovaná trať	
Nejvyšší traťová rychlost	Praha-Vysočany – Satalice	90 km/h
	Satalice – Turnov	100 km/h
Zábrzdna vzdálenost	Praha-Vysočany – odb. Skály	1000 m
	Odb. Skály – Turnov	700m
Třída zatížení	C2	
Traťové zabezpečovací zařízení	Traťový úsek Praha-Čakovice – Měšice u Prahy je zabezpečen TZZ AH 83	

**Dotčené železniční stanice a zastávky:**

Stavbou nebudou dotčeny železniční stanice ani zastávky.

**Provozní koncepce**Osobní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Praha-Čakovice – Měšice u Prahy je ve všední dny vedeno:

- ve směru Praha-Čakovice – Měšice u Prahy 36 osobních vlaků
- ve směru Měšice u Prahy - Praha-Čakovice 37 osobních vlaků

V dotčeném mezistaničním úseku Praha-Čakovice – Měšice u Prahy je o víkendech vedeno:

- ve směru Praha-Čakovice – Měšice u Prahy 31 osobních vlaků
- ve směru Měšice u Prahy - Praha-Čakovice 31 osobních vlaků

Nákladní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Praha-Čakovice – Měšice u Prahy jsou vedeny vlaky nákladní dopravy společnosti ČD Cargo, a.s. (do Neratovic).

**B.3. Vliv stavby na životní prostředí****B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí**

Stavba je situována do zastavěného území obce Měšice.

Celá stavba náleží do Řípského bioregionu. Bioregion je tvořen nížinnou tabulí na severozápadě středních Čech, zabírá převážnou část Dolnooharské tabule a západní část Pražské plošiny. Bioregion tvoří opuková tabule s ochuzenou teplomilnou biotou 2. bukovo-dubového vegetačního stupně, ve vyšších polohách s přechody do 3. dubovo-bukového vegetačního stupně. V kaňonech Vltavy a jejích přítoků, podobně jako na ojedinělých neovulkanitových elevacích, se nachází pestrá biota se zbytky teplomilné lesní a stepní vegetace. Je zde zastoupeno několik mezních a exklávních prvků i české endemity flóry a hmyzu.



V současnosti v bioregionu dominuje orná půda, cenné jsou fragmenty travních lad a skalního řídkolesí. Lesy jsou menší, převážně kulturní bory, ale jsou zde i zbytky dubohabřin a doubrav.

Reliéf je tvořen mírně zvlněnou plošinou ukloněnou k severovýchodu, rozčleněnou systémem údolních zářezů, které jsou v křídové části bioregionu většinou měkce modelované a poměrně mělké, zatímco tam, kde vystupuje proterozoikum, jsou svahy strmé a skalnaté a údolí mají i ráz kaňonů. Nejnižší bod bioregionu s kótou asi 140 m je v korytě Labe u Lovosic, nejvyšší je vrchol Řípu – 456 m. Typická výška bioregionu je 170–340 m.

Celý bioregion leží v teplé oblasti T2. Pro bioregion je typické teplé suché podnebí, charakterizované teplotami mezi 8–9 °C a srážkami 450–500 mm.

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

- Stavbou nebudou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ, VZCHÚ).
- Stavbou nebudou dotčeny Evropsky významné lokality (EVL) ani Ptačí oblasti (PO).
- V prostoru stavby se nenachází lokality Územního systému ekologické stability (ÚSES).
- V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy.
- V prostoru stavby se nenachází významné krajinné prvky (VKP).
- Do území prováděných stavebních činností nezasahují záplavová území. V blízkosti stavby se nachází vodní tok Líbeznický potok.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. 025010/2022/KUSK soustavě Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. lze vyloučit významný vliv stavby na předmět ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit (EVL) nebo ptačích oblastí (PO) stanovených příslušnými vládními nařízeními, které jsou v působnosti Krajského úřadu.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. 025011/2022/KUSK dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí není stavba předmětem posuzování.

### **B.3.2. Péče o životní prostředí**

**Obecně:**

- budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP
- budou prováděny pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů, pod stojící stavební mechanismy budou instalovány zachytné nádoby (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) k zachycení úkapů
- doplňování pohonných hmot na ploše zařízení staveniště (ZS) je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře, tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty

- veškerá údržba nebo případné opravy strojů budou prováděny mimo plochu ZS
- na ploše ZS nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na ploše ZS nesmí být skladovány snadno rozpojitelné a odplavitelné materiály ani jiné látky závadné vodám, pokud nebudou zabezpečeny proti průtokům velkých vod
- v případě úniku ropných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce a
- s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 148/2006 Sb.,
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, během nichž dochází k víření prachu, sypké materiály budou plachtovány
- používané vozovky budou pravidelně čištěny, stejně jako automobily před výjezdem na vozovku,
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- po ukončení stavby bude terén upraven v travnatých plochách dle normy ČSN 83 9031 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Trávníky a jejich zakládání.

#### **Ochrana vod:**

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky Povodí Labe, státní podnik uvedené ve vyjádření č.j. PLa/2021/055510, která jsou součástí dokladové části dokumentace.

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

#### **Ochrana ovzduší:**

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

#### **Dendrologie:**

V rámci stavby nedojde ke kácení vyšší zeleně ani odkřoviňování.

#### **Hluk a vibrace:**

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 6 do 22 hodin. V době nočního klidu od 22:00 do 6:00 můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila

takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65dB pro dobu od 6:00 do 22:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

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

V rámci stavby nedojde k záboru částí lesního ani zemědělského půdního fondu.

#### **Zabezpečení vodního hospodářství:**

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

#### **B.3.3. Odpadové hospodářství:**

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

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

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

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

17 04 05 - Železo a ocel

17 01 01 – Beton

17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem

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

17 02 01 – Dřevo

02 01 03 – Odpad rostlinných pletiv

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

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

Je nepřípustné dřevěné pražce odstraňovat volným pálením. Nepoužitelné a vyřazené pražce budou odstraněny na skládce skupiny S - nebezpečný odpad, případně ve spalovně nebezpečného odpadu.

#### **Předpokládaná množství jednotlivých odpadů:**

Kód odpadu	Množství
17 05 04	99,000t
17 05 08	560,500t
17 04 05	6,877t

17 01 01	19,920t
17 03 02	41,280t
16 02 14	0,424t
17 02 01	0,090t
02 01 03	0,060t
Nebezpečný	
17 02 04	5,940t

S jednotlivými druhy odpadů bude nakládáno podle Metodického návodu odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi.

Odpad kategorie 17 01 01, 17 03 02, 17 05 04 a 17 05 08 lze uložit např. v recyklačním centru Ostředek společnosti AZS 98, s.r.o., které je od stavby vzdálené cca 63 km.

Ostatní odpad kategorie ostatní lze uložit ve sběrném dvoře v obci Měšice (v ulici Revoluční).

Odpad kategorie N pod číslem 17 02 04 je možné odevzdat do Spalovny Trmice (Na Rovném 865, 400 04 Trmice), která je od stavby vzdálena 77 km.

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

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

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

#### **B.4. Opatření pro případ havárie**

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

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

RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

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

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

#### **Únik ropných produktů:**

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

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

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

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

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

#### **Hlášení havárie:**

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

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

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

#### **Základní telefonické kontakty:**

<b>organizace</b>	<b>telefon</b>
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 235 150
Policie ČR	158

ČIŽP	222 860 111
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

## B.5. Odolnost a zabezpečení stavby

### Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

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

### Z hlediska požární ochrany prostoru stavby

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

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

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

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

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

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

### Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

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

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

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

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

### **Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení**

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

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

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

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

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
  - podlaha: požární odolnost RE/ 30 minut
  - stěna: požární odolnost RE/ 30 minut
  - strop:“ požární odolnost REI 30 minut
  - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro Zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru
  - střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5
  - okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (betonová dlažba a štěrk uložený na fólie či textilií) z důvodu zamezení porůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých látek
  - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

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

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



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

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

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

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

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

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

## **B.6. Energetické výpočty**

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B.7. Protikorozní ochrana**

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

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

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B.9. Dopravní opatření**

Předpoklad zahájení a ukončení prací je 03/2023 – 06/2023, kolejová a silniční výluky je naplánována na 7N. Kolejová výluka je předpokládána v úseku Praha-Čakovice – Neratovice. Společně s kolejovou výlukou bude zavedena výluka zabezpečovacího zařízení.

Úprava SW JOP v ŽST Měšice u Prahy bude provedena v době plánované výluky.

Předpokládaná doba výluk:



- kolejová výluka je naplánována na 7N s maximálním využitím víkendových dnů a svátků
- silniční výluka na 7N.

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

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

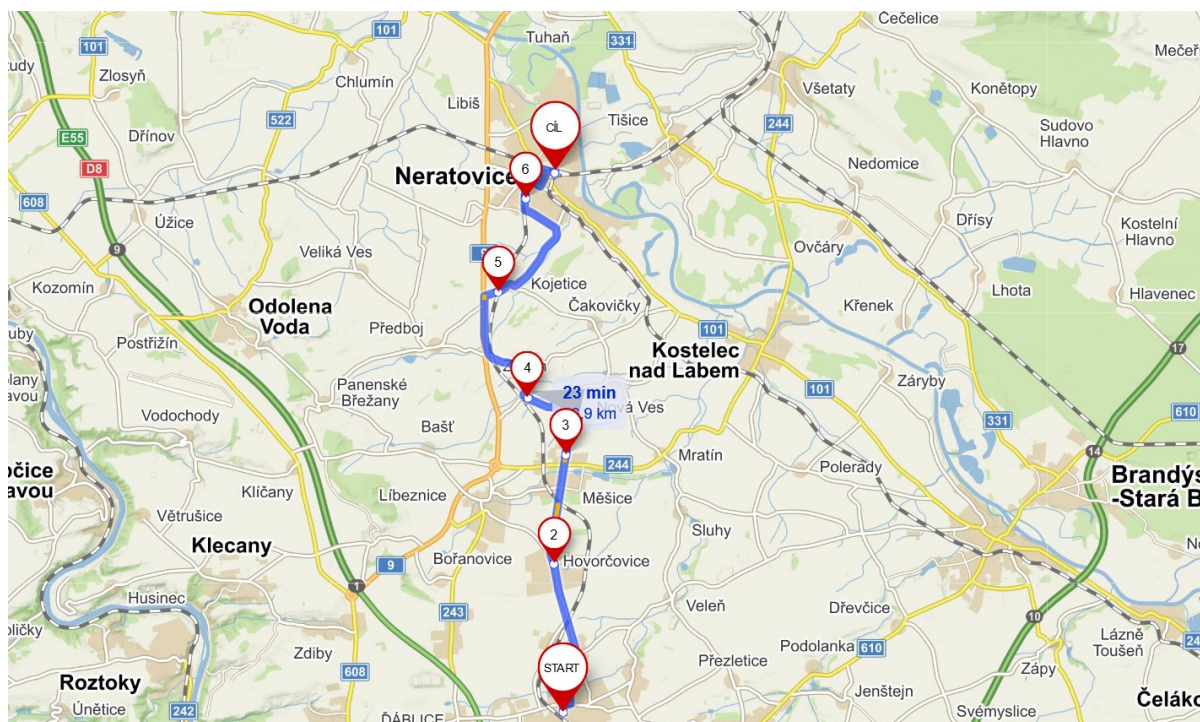
Silniční uzavírka přejezdu:

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

Náhradní autobusová doprava:

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu rekonstrukce železničního přejezdu, bude na dotčené trati probíhat výluka. Kolejová výluka je předpokládána v mezistaničním úseku Praha-Čakovice – Měšice u Prahy. Výluka osobní dopravy bude zavedena v úseku Praha-Čakovice – Neratovice a pro tyto účely je v daném úseku navržena trasa náhradní autobusové dopravy, se kterou je počítáno v rozpočtu stavby.

Navržená trasa náhradní autobusové dopravy:



Obrázek 1 - Trasa náhradní autobusové dopravy (zdroj: Mapy.cz)

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

V rámci stavby nedojde k záboru ZPF ani PUPFL.

## B.11. Úspora energie a ochrana tepla

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

## B.12. Ochrana obyvatelstva

Zhotovitel stavby zajistí:

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

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

## B.13. Bezbariérové užívání

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- v rámci stavby není řešeno

Řešení pro osoby se zrakovým postižením:

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

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaveny světelnou signalizací

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

- v rámci stavby není řešeno

## B.14. Zásady organizace výstavby

### B.14.1. Technická zpráva

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

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

#### b) odvodnění staveniště,

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

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

Staveniště bude dostupné po stávajících příjezdových komunikacích. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro

tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektrické energie a plynu. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

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

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

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

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

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

Staveniště je možné zřídit na pozemku investora stavby.

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

V rámci stavby nevzniknou požadavky na obchozí trasy.

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

Množství odpadů je uvedeno v kapitole B.3.3

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

Viz. kapitola B.3 Souhrnné technické zprávy

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

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

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

V rámci projektu není řešeno.

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

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

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

V rámci stavby nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

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

**Předpokládané lhůty výstavby:**

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce): 03/2023

Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce): 03/2023 – 06/2023

Doba výluky: 7 dní

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu rekonstrukce železničního přejezdu, bude na dotčené trati probíhat výluka. Kolejová výluka je předpokládána v mezistaničním úseku Praha-Čakovice – Měšice u Prahy. Výluka osobní dopravy bude zavedena v úseku Praha-Čakovice –

Neratovice a pro tyto účely je v daném úseku navržena trasa náhradní autobusové dopravy, se kterou je počítáno v rozpočtu stavby.

Úprava SW JOP v ŽST Měšice u Prahy bude provedena v době plánované výluky.

### **Postupné uvádění do provozu:**

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

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

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

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

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

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

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

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

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat

tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

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

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky SŽ R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

#### **o) požadavky na výluky veřejné dopravy**

Kolejová výluka je naplánována na 7N. V rámci stavby bude vyloučená kolejová doprava nahrazena autobusovou dopravou.

#### **B.14.2. Schéma stavebních postupů**

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

#### **B.14.3. Havarijní plán**

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

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

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

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

#### **Únik ropných produktů:**



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

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

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

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

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

#### **Hlášení havárie:**

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

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

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

#### **Základní telefonické kontakty:**

<b>organizace</b>	<b>telefon</b>
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 235 150
Policie ČR	158
ČIŽP	222 860 111
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

#### **B.14.4. Dokumenty koordinátora BOZP**

Viz. samostatná příloha Plán BOZP.

## Příloha č. 1: Orientační biologický průzkum lokality

Zpracoval: Ing. Vladimír Košan, Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
jedenatel Ing. Irena Hrnčířová**Příloha č. 1: Orientační biologický průzkum lokality**

Stavba: Zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu P2663 v km 25,620 na trati Praha-Vysočany - Turnov

Zpracoval: Ing. Anna Kostelná

**Úvod**

Území pro plánovaný záměr v délce přibližně 500 m prochází souběžně podél trati Praha Vysočany – Turnov (viz obr. č.1). Plánovaný záměr bude realizován v místě přejezdu P2663, kde se trať kříží s místní komunikací. Jedná se o zajištění bezpečného přechodu chodců přes železniční trať, rozšířením stávajícího železničního přejezdu a výkopovými pracemi pro kabelizaci podél trati v délce přibližně 500 m. Dotčené území se nachází v nadmořské výšce 200 - 210 m n.m. Lokalita nezasahuje do žádného maloplošně zvláště chráněného území ani do lokalit soustavy Natura 2000 (ptačí oblasti, evropsky významné lokality). Terénní pochůzka proběhla dne 4.11.2021, tedy v době mimo tzv. vegetační období, kdy nelze provést relevantní biologický průzkum. Naprostá většina rostlin již nekvete, neplodí, je suchá, odumřelá, což znemožňuje determinaci. Rovněž většina živočichů není v tomto období aktivní (odlétají na zimoviště, hibernace v zimních úkrytech apod.)

**Rostliny a vegetační kryt**

Byl proveden botanický průzkum zaměřený na výskyt zvláště chráněných druhů cévnatých rostlin podle vyhlášky č. 395/1992 Sb. a dalších ochranných významných druhů rostlin a dále byla ve vymezeném území sledovaná přítomnost přírodních biotopů. Fytogeograficky se území nachází v Českomoravském mezofytiku, v Českobrodském bioregionu.

Celé zájmové území včetně tělesa trati se nachází v zastavěném území obce Měšice. Těleso je z větší části bez vegetace (šterkové lože) nebo je porostlé zbytky převážně ruderalní vegetace. V místě dotčeného přejezdu je vyasfaltované. Místní komunikace vede podél celého dotčeného úseku trati ve směru na Turnov souběžně vpravo. Těleso trati je zde udržované pravidelným kosením převážně travního porostu. Vlevo podél trati je travní porost na větší ploše, rovněž pravidelně kosený. Vegetace ve sledovaném území tvoří druhově chudé zastoupení běžných druhů trav – lipnice obecná (*Poa trivialis*), medýňek vlnatý (*Holcus lanatus*), srha říznačka (*Dactylis glomerata*), dále zde rostou kakost maličký (*Geranium pusillum*), kakost luční (*Geranium pratense*) jitrocel kopijnatý (*Plantago lanceolata*), locika kompasová (*Lactuca serriola*), hluchavka bílá (*Lamium album*), pampeliška lékařská (*Taraxacum officinale*), kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), jetel prostřední (*Trifolium medium*), jetel plazivý (*Trifolium repens*), bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*), mochna husí (*Potentilla aëserina*), krvavec menší (*Sanguisorba minor*).

V místě plánovaného záměru je málo pravděpodobný výskyt některého ze zvláště chráněných druhů rostlin. V Nálezové databázi ochrany přírody (NDOP), kterou spravuje Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, není v posledních dvaceti letech údaj o výskytu ohrožených a zvláště chráněných druhů rostlin v nejbližším okolí dotčeného úseku železnice.

### **Živočichové**

Terénní pochůzka byla zaměřena na zjištění stavu dotčeného území a na potencionální výskyt zvláště chráněných a jiných ohrožených druhů živočichů. Plánovaný záměr je spojen s negativními vlivy poměrně malého rozsahu, které nezasáhnou širší okolí trati.

### Obojživelníci

Charakter území vylučuje trvalý výskyt obojživelníků. Nenachází se zde žádné vodní plochy, které by umožňovaly rozmnožování, taková stanoviště nejsou ani v nejbližším okolí, takže zde neprochází jejich migrační cesty. Nelze zcela vyloučit příležitostní výskyt běžnějších druhů, bude se však jednat o náhodnou událost bez bioindikačního významu.

### Plazi

Tělesa železničních tratí s otevřenými plochami jsou často využívaným stanovištěm plazů. I v tomto případě je pravděpodobný nepočetný výskyt ještěrky obecné (*Lacerta agilis*) řazenou mezi zvláště chráněné druhy v kategorii silně ohrožené.

### Ptáci a savci

Otevřená plocha v okolí uvažovaného úseku trati je poměrně bohatá na výskyt ptáků, včetně některých zvláště chráněných druhů. Většinou se jedná o synantropní druhy ptáků, kteří nad dotčenou plochou přeletují, případně zde sbírají potravu. Záměrem však nebudou nijak dotčené.

Výskyt zvláště chráněných druhů savců vázaných přímo na dotčenou plochu lze vyloučit. Ostatní vyskytnuvší se savci nebudou záměrem dotčeni.

### **Zhodnocení**

Záměr je plánovaný v prostoru železničního přejezdu. Ve vymezeném území není předpokládán výskyt žádného zvláště chráněného a ohroženého druhu rostlin ani výskyt přírodních biotopů. V celé lokalitě lze očekávat převážně běžné druhy rostlin vázané na narušená, člověkem vytvořená stanoviště.

V dotčeném území se nenachází biotop pro rozmnožování obojživelníků, území může být výjimečně využito k migraci nebo sběru potravy.

Dotčené území může pravděpodobně být místem výskytu ještěrky obecné, která patří mezi zvláště chráněné druhy řazené do kategorie silně ohrožené.

Vymezené území a jeho okolí je také místem výskytu řady druhů ptáků a savců – jejich biotopem je zde mozaika rudérálních porostů a křovin. Žádný z druhů nebude záměrem negativně dotčen.

Samotný přejezd a bezprostředně navazující plochy nemají z hlediska výskytu ohrožených druhů živočichů a jejich ochrany větší význam a záměr není z pohledu ochrany přírody problematický.





Obr. č. 2 – zkoumané území



Obr. č. 3 – zkoumané území



Obr. č. 4. – zkoumané území