

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podnisi:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	07.10.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Zdeněk Pacholík

<b>Stavebník / investor:</b>	<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	

<b>Zhotovitel díla:</b> Adresa: Kontakt:	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b> Olšanská 1a, 130 00 Praha 3 T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz	
<b>Zhotovitel části / objektu:</b> Adresa: Kontakt:	<b>SUDOP PRAHA a.s.</b> Olšanská 1a, 130 00 Praha 3 T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz	
<b>Hlavní projektant (HIP):</b>	Ing. Martin Raibr	<b>Specialista:</b> Zdeněk Pacholík

Název stavby / akce:	Výstavba PZS v km 12,182 P2553 trati Roudnice nad Labem - Straškov																Označení (S-kód): S632100104																			
																	Zakázka: 21-236.208																			
Název části:	Souhrnná technická zpráva																Označení části: B																			
Název objektu:	-																Číslo objektu / komplexu: -																			
Název přílohy:	-																Číslo přílohy: - . -																			
Název dílčí části přílohy:	-																																			
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:								Měřítko: -								Stupeň dokumentace: DUSP																			
Ing. Martin Raibr	Ing. Marin Raibr								Formáty: xA4																											
Kraj:	Katastrální území:								TUDU:								Smluvní datum zpracování: 07.10.2022																			
Ústecký	viz. TZ.								viz. TZ																											
S-kód:										Stupeň dokumentace:				Část:				Objekt:								Podobjekt:		Příloha:						Revize:		
S	6	3	2	1	0	0	1	0	4	-	D	U	S	P	-	B	X	X	X	X	X	-	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	-	0	0	0



SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3  
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

## **„VÝSTAVBA PZS V KM 12,182 (P2553) TRATI ROUDNICE NAD LABEM – STRAŠKOV“**

### **SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 09/2022

## Obsah

<b>B.1</b>	<b>Popis území stavby</b>	<b>5</b>
a)	charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování	5
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.	6
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	6
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	6
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	6
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	7
l)	územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	7
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	8
o)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
<b>B.2</b>	<b>Celkový popis stavby</b>	<b>9</b>
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
a)	nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.	9
b)	účel užívání stavby	9
c)	trvalá nebo dočasná stavba	9
d)	celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)	9
e)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení	10
f)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	10
g)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	11
h)	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.	12
i)	základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	12
j)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	13

k)	orientační náklady stavby .....	13
<b>B.2.2</b>	<b>Celkové urbanistické a architektonické řešení .....</b>	<b>13</b>
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení .....	13
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení .....	13
<b>B.2.3</b>	<b>Celkové technické řešení .....</b>	<b>14</b>
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření.....	14
b)	celková spotřeba vody .....	15
c)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem .....	15
d)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	15
<b>B.2.4</b>	<b>Bezbariérové užívání stavby .....</b>	<b>15</b>
<b>B.2.5</b>	<b>Bezpečnost při užívání stavby .....</b>	<b>15</b>
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení .....	15
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů .....	15
<b>B.2.6</b>	<b>Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení .....</b>	<b>16</b>
<b>B.2.7</b>	<b>Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....</b>	<b>23</b>
<b>B.2.8</b>	<b>Úspora energie a tepelná ochrana.....</b>	<b>25</b>
<b>B.2.9</b>	<b>Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....</b>	<b>25</b>
<b>B.2.10</b>	<b>Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....</b>	<b>25</b>
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží .....	25
b)	ochrana před bludnými proudy .....	25
c)	ochrana před technickou seizmicitou.....	25
d)	ochrana před hlukem .....	25
e)	protipovodňová opatření .....	25
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.....	25
<b>B.3</b>	<b>Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu .....</b>	<b>26</b>
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	26
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	26
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 .....	26
<b>B.4</b>	<b>Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....</b>	<b>27</b>
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby .....	27
b)	zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních .....	29
<b>B.5</b>	<b>Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....</b>	<b>30</b>
a)	terénní úpravy .....	30
b)	použité vegetační prvky .....	30
c)	biotechnická, protierozní opatření .....	30
<b>B.6</b>	<b>Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....</b>	<b>30</b>
<b>B.7</b>	<b>Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>30</b>
<b>B.8</b>	<b>Zásady organizace výstavby.....</b>	<b>31</b>
d)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění, .....	32
e)	odvodnění staveniště, .....	32
f)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, .....	32
g)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky, .....	32
h)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	32

i)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, .....	33
j)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy, .....	33
k)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	33
l)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, .....	33
m)	ochrana životního prostředí při výstavbě, .....	33
n)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, .....	33
o)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb, .....	33
p)	zásady pro dopravní inženýrská opatření, .....	33
q)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod., .....	33
r)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu, .....	33
s)	požadavky na výluky veřejné dopravy .....	33
t)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu. ....	33
B.8.2	Výkresy.....	33
B.8.3	Harmonogram výstavby .....	34
B.8.4	Schéma stavebních postupů.....	34
B.8.5	Bilance zemních hmot.....	34
<b>B.9</b>	<b>Celkové vodohospodářské řešení.....</b>	<b>34</b>

## B.1 Popis území stavby

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

Stavbu je navrženo realizovat přibližně mezi železničními kilometry km 11,400 až do km 12,971 stávajícího traťového úseku Roudnice nad Labem-Straškov.

Stavbu je navrženo umístit převážně na stávající drážní pozemky (pozemky pro provozování dráhy), které jsou ve vlastnictví stavebníka.

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

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny následující územní plány:

Správní území	Územně plánovací dok.	Účinnost OOP
VRAŽKOV	ÚZEMNÍ PLÁN	07/2013

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

Stavba nevyžaduje povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů.

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

Geologicky se oblast stavby nachází na území Českého masivu. Z hornin stáří svrchní křídý se v oblasti nachází zejména vápnité jílovce, slínovce a méně jílovité vápence.

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

- Systém: Hercynský
- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Česká tabule
- Podstava (oblast): Středočeská tabule
- Celek: Dolnoohradská tabule
- Podcelek: Řípská tabule
- Okrsek: Krabčická plošina

Nachází se v útvaru podzemních vod základních vrstev Roudnická křída (ID 45300). V tomto území je vymezen hydrogeologický rajón základních vrstev 4530 Roudnická křída.

V místě stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Zájmové území leží v chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Severočeská křída. Součástí stavebních a provozních objektů není žádná činnost zakázaná v §2 nařízení vlády č. 85/1981 Sb. o chráněných oblastech přirozené akumulace vod Chebská pánev a Slavkovský les, Severočeská křída, Východočeská křída, Polická pánev, Třeboňská pánev a Kvartér Moravy.

Zájmové území stavby nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani do ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OPPLZ).

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

V rámci projekčních prací byl v dotčeném území zjišťován současný stav inženýrských sítí u jejich známých správců. Stav inženýrských sítí ověřili a potvrdili dle dostupných podkladů (mapových, polohopisných, katastrálních aj.) správci, kteří jsou uvedeni v samostatné příloze této dokumentace „Dokladová část E.3.7 – Stávající inženýrské sítě“.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyl proveden samostatný geologický, hydrogeologický, korozní průzkum ani průzkum stavebně technický.

**g) ochrana území podle jiných právních předpisů**

V oblasti stavby se nenachází zvláště žádné objekty požívající statut kulturní památky, na které se vztahuje zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Současně se v oblasti stavby nenachází žádná území přírody, která vyžadují ochranu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

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

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území.

Zájmové území stavby není v kontaktu s úředně stanoveným záplavovým územím.

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

Stavba se odehrává na stávajících drážních pozemcích.

Stavba nemá žádný vliv na okolní stavby.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Ohře od toku Chomutovka po ústí do Labe (OHL\_0730).

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Ohře od Chomutovky po ústí (ČHP 1-13-03), v dílčích povodích 4. řádu Věšínská strouha (ČHP 1-13-04-0600-0-00), Vražkovský potok (ČHP 1-13-04-0640-0-00) a Čepel (ČHP 1-13-04-0640-0-00).

Zájmové území stavby není v kontaktu s koryty vodních toků ani s pozemky s nimi bezprostředně sousedícími.

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

V rámci stavby nejsou prováděny asanace ani demolice stávajících objektů.

Vzhledem k rozsahu stavby a charakteru stanoviště nedochází ke kácení mimolesní zeleně. Případné nálety jsou eliminovány v rámci pravidelné údržby trati pro zajištění bezpečnosti železničního a silničního provozu dle Zákona o drahách a Zákona o pozemních komunikacích.

Ostatní zeleň na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem.

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

Stavbou dochází k trvalému záboru ZPF na p.p.č. 981/2 k.ú. Vražkov, dočasný zábor ZPF nad 1 rok není požadován. Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou stavbou dotčeny, ochranné pásmo lesa je stavbou dotčeno - p.p.č. 820 k.ú. Vražkov.

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

Pro přístup na stavební pozemky bude využívána stávající dopravní infrastruktura (silniční, železniční).

Stavbou bude prováděna úprava a ochrana metalické a optické kabelizace CETIN a.s. v rámci samostatného SO. V rámci této stavby musí být tedy respektováno stanovisko a postup definovaný společností CETIN a.s..

Stavba bude v rámci SO NN napojena v místě přejezdu na přípojku, která bude vedena přípojkou NN z odběrného místa u zastávky Vražkov.

Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o drahách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Veřejně přístupná místa budou stavbou řešena jako bezbariérová.

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

Stavba je dílčí etapou technologické rekonstrukce železniční infrastruktury v úseku, na kterou budou navazovány další opravné práce pro zajištění provozuschopnosti trati. V současném stavu a pro tuto stavbu se nepředpokládá vazba na jiné stavby, kromě koncepčních staveb na síti Správy železnic, státní organizace jako jsou stavby GSM-R, ETCS atd.

Stavbu je však nutné koordinovat s aktuálně zpracovávanými, investičními, opravnými a údržbovými akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.

**Rekonstrukce přejezdu v km 3,448 P2541 a v km 3,459 P2542 trati Roudnice nad Labem - Straškov**

Předmětem této stavby je rekonstrukce přejezdu P2541 a P2542, které se nachází na železniční trati 530C Roudnice nad Labem - Zlonice dle TTP a dle sešitového jízdního řádu 096 Roudnice nad Labem - Libochovice. Jedná se o úrovněvé křížení s místní komunikací (ulice Švermova).

V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P2541 a P2542 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBL, čímž dojde k sjednocení i čísla P a P2541 bude zrušeno. Nový přejezd bude doplněn závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Celý železniční přejezd bude komplexně přestavěn, a to včetně přilehlých částí odvodnění. Součástí stavby však bude vybudování nového přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční a železniční dopravy.

Na celém přejezdu k umístění nového výstražného zařízení, které je popsáno v daném PS stavby. Pro zajištění jeho činnosti se zřídí nové přípojky NN na stávající rozvody v místě zastávky. Pro zajištění jak ovládání, tak napájení nového přejezdového zařízení bude položena nová závislostní kabelizace a kontroly o stavu přejezdu budou přenášeny na přejezdničky a tato informace je tedy předávána strojvedoucímu.



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

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Vražkov [785741]

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle geodetické dokumentace stavby

Další úpravy budou probíhat ve vnitřní části jednotlivých technologických budov a reléových domků, kde budou prováděny úpravy zapojení ve stávajících prostorech zabezpečovacího zařízení a dopravních kanceláří.

Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „E.1.4 - Geodetický podklad pro projektovou činnost“.

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

Stavbou nevzniká žádné nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy se o ohledem na minimální změny osy koleje nemění.

Nové ochranné pásmo vzniká podél nově pokládané kabelizace zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie. Ta je pokládána v souběhu s kolejí v prostoru ochranného pásma dráhy. Jedná se o kabelizaci elektrického vedení do napětí 1 kV, pro které je stanoveno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti 1 m.

## B.2 Celkový popis stavby

### B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby – nástavba/přístavba. Stavbou dochází k rekonstrukci stávající železniční dopravní infrastruktury, která je v majetku Správy železnic s. o.

V rámci stavby dochází ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravní infrastruktury a to jak z pohledu vlastní železnice, tak z pohledu účastníka silničního provozu, vzhledem k tomu, že dochází ke zvýšení zajištění bezpečnosti na úrovnovém železničním přejezdu.

Roudnice nad Labem - Zlonice		
Žel. trať dle rozdělení v TPP (Dodatku k NP a DP):	530C	Roudnice nad Labem - Zlonice
Žel. trať dle rozdělení :	096	Roudnice nad Labem - Libochovice
Začátek trati:		Roudnice nad Labem
Konec trati:		Zlonice
Typ trati:		jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	400m	
Největší povolená délka vlaku	220m	
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	220m	
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	30m	
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	30m	
Traťová rychlost:	60km/h	
Traťová rychlost pro výpočet vstupu:	60km/h	
Trakční soustava:	nezávislá	
Kategorie dráhy:	Regionální	
Začátek stavby:	km 11,400	
Konec stavby:	km 12,971	

**b) účel užívání stavby**

Stavba jako celek bude sloužit pro zajištění provozování dráhy.

**c) trvalá nebo dočasná stavba**

Svým charakterem se jedná o trvalou stavbu dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

- d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)**

Stavba svým charakterem nemění parametry infrastruktury, a to v podobě průjezdných obrysů či zatížení. Má však vliv na zajištění bezpečnosti, čímž umožňuje odstranění, respektive snížení pravděpodobnosti mimořádné události. Ve vazbě na jednotlivá normová a legislativní požadavky tak může realizací stavby dojít ke zvýšení traťové rychlosti v budoucích stavbách. Tato stavba zvýšení rychlosti neumožňuje, ale technologické zařízení dodávané touto stavbou umožňuje vyšší rychlosti po dokončení opravy kolejí v navazujících stavbách.

Stavba svým rozsahem tak navazuje na stávající technickou infrastrukturu, kterou pouze upravuje, ale nemění.

<b>Stavebně-technologické parametry</b>		
Počet přejezdů s upravovaným PZS	1	[ks]
<b>Stavebně-technické parametry</b>		
Výstavba RD	1	[ks]
Výstavba přejezdové konstrukce	1	[ks]

### ***Vazba na traťovou rychlost a zábrzdou vzdálenost***

V rámci stavby se vychází ze stávající maximální traťové rychlosti 60km/h, která bude ponechána i po dokončení této stavby. Vzhledem k tomu jsou umístěny jednotlivé prvky na zábrzdou vzdálenost 400m. Tomuto řešení odpovídá i umístění přejezdů a dalších prvků pro tuto rychlost.

V rámci této stavby bude odstraněno snížení rychlosti 30km/h ve směru od Straškova k PZS, které je provedeno s ohledem na rozhledový trojúhelník a bude zřízena kontinuální rychlost 60km/h ve směru od Straškova.

V budoucnu se však předpokládá zrychlení v trati až na 100km/h. V rámci této stavby je uvažováno s tímto zrychlením v takovém rozsahu, že v rámci stavby zajišťující zrychlení dojde ke zřízení traťového TZZ 3.kategorie a odstranění jednotlivých přejezdů. Tím by byla odstraněna změna zábrzdou vzdálenosti atd...

V rámci této stavby je pak uvažováno se spouštěcími body pro možnost zvýšení až na rychlost 100km/h dle předaného Směrodatného rychlostního profilu Roudnice nad Labem-Straškov k této stavbě.

### **e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Do doby ukončení zpracování této dokumentace nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů.

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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů. Vypořádání jednotlivých připomínek je uvedeno v samostatné části dokumentace „E -Dokladová část“.

### **Podmínky k realizaci stavby**

V rámci dokumentace byly projednávány jednotlivé podmínky, které je nutné splnit v rámci realizace stavby. Jsou jimi:

- V zájmovém území se nachází jednotlivé sítě a správci sítí byly osloveni v průběhu přípravy stavby. Vzhledem k tomu je nutné zajistit jejich řádné vytyčení před zahájením stavby. Toto se bude jednat i drážních sítí a to zejména i vytyčení servis. org. ČD -Telematika.
- Bude zpracována realizační dokumentace stavby a ta projednána se zástupci investora příslušných profesí.
- Požaduje se dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.

- O výluky či omezení dopravy je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽ D7/2 Organizování výlukových činností. Žádost o výluky je povinností investora.
- Před realizací, která se dotkne výpravních a technologických budov vždy kontaktovat místně příslušného správce SPS OŘ UNL pro bližší domluvu a oboustranné odsouhlasení postupu a prováděných prací

#### **g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů**

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti a z prací na elektrifikovaných tratích.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy Správy železnic, státní organizace, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Při všech úkonech, jež 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 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. Při realizaci stavby je také nutné dodržování ustanovení zákona č. 133/1985 Sb. a SM SŽ R14.

Jelikož se stavba nachází na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž SŽ Bp1 „Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací“, SŽ Bp2 „Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. Dále je nutné respektovat SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“ a vyhlášky MD č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle, které provádí Odbor provozuschopnosti Správy železnic, státní organizace Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle zač. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese související se stavbou: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o:

- D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení
- D.1.2 Železniční sdělovací zařízení
- D.2.1 Inženýrské objekty

- D.2.3 Trakční a energetická zařízení

(určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách)

musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

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.

Při montáži, provozu a údržbě musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Před uvedením zařízení do provozu musí být prověřena správnost zapojení a funkčnost odvodu trakčních a poruchových proudů. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

**h) 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.**

Při výstavbě vznikne nárok na odběr elektrické energie pro staveniště, jejíž odběr je předpokládán přípojkou od distributora elektrické energie v místě přejezdu.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat nové přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 2kW.

Provozováním stavby nevznikají potřeby na zvláštní spotřebu médií a hmot. Z charakteru stavby vyplývá, že stavbou nejsou zřizovány žádné objekty, u kterých je nutné řešit hospodaření s dešťovou vodou, produkované množství odpadů, emise a třídu energetické náročnosti budov.

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

Stavbu musí být realizována v souběhu s nepřetržitou výlukou, která navržena pro potřeby navazujících staveb. Předpokládaný termín zahájení výstavby tedy vychází z harmonogramu výstavby uvedené stavby.

Zahájení stavby	06/2023
Dokončení stavby	11/2023

Předpokládaná doba výstavby (maximální)

6 měsíců

Blíže se organizací výstavby podrobně zabývá v části „B.8 Zásady organizace výstavby.“ této zprávy.

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

V současnosti nejsou známy žádné požadavky na předčasné užívání částí stavby. Stavba bude do provozu předávána po ucelených funkčních částech při splnění podmínek pro zahájení provozu.

- **Zkušební provoz:**

Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. jsou provozní soubory charakteru „stavby dráhy“. Provozní soubory musí mít způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřenou technickobezpečnostní zkouškou a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, tj. vyhlášky č. 177/95 Sb. Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.

Před uvedením stavby do používání dojde k předání dokumentace vztahující se k požární bezpečnosti v případě předání stavby do zkušebního provozu, a to soupis veškerých instalovaných požárně bezpečnostních zařízení včetně příslušných dokumentů dle vyhl. č. 246/2001 Sb. §§ 6, 7 a 10 do dokumentace požární ochrany.

- **Ověřovací provoz:**

Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti Správy železnic, státní organizace schváleno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic, státní organizace. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

**k) orientační náklady stavby**

Orientační náklady stavby jsou do 30 mil. Kč.

## **B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**

**a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení**

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

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

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.



## B.2.3 Celkové technické řešení

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

Vzhledem ke zvýšené nehodovosti na jednotlivých železničních přejezdech dochází k zahájení programu ke zvýšení zabezpečení jednotlivých problematických přejezdů na celém území ČR, který má být dokončen do roku 2022. V rámci tohoto programu došlo Správou železnic, státní organizace k vytipování jednotlivých přejezdů, na kterých bude snaha o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v ČR.

Předmětem této stavby je rekonstrukce přejezdu P2553, který se nachází na železniční trati 530C Roudnice nad Labem - Zlonice dle TTP a dle sešitového jízdního řádu 096 Roudnice nad Labem - Libochovice. Jedná se o úrovnňové křížení se silnicí III. třídy č.24627.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P2553 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBL, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Celý železniční přejezd bude komplexně přestavěn, a to včetně přilehlých částí odvodnění. Součástí stavby však bude vybudování nového přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční a železniční dopravy.

Na celém přejezdu k umístění nového výstražného zařízení, které je popsáno v daném PS stavby. Pro zajištění jeho činnosti se zřídí nové přípojky NN na stávající rozvody v místě zastávky. Pro zajištění jak ovládání, tak napájení nového přejezdového zařízení bude položena nová závislostní kabelizace a kontroly o stavu přejezdu budou přenášeny na přejezdníky a tato informace je tedy předávána strojvedoucímu.

Součástí stavby je i úprava přejezdové konstrukce v místě přejezdu. Ta je prováděna především pro zajištění stability v místě křížení, které je místem vysokého zatížení ve všech směrech, a to jak silniční, tak železniční dopravou. Vzhledem k tomu dojde k úpravě i železničního spodku, aby v době provozování stavby nedocházelo k propadům, nebo jiným degradacím stavby.

Detailní popis jednotlivých PS a SO stavby je součástí dokumentace stavby, která je ve všeobecných částech zpracována v rozsahu DUSP v členění a rozsahu dle přílohy č.10 vyhlášky č.499/2006Sb jako dokumentace pro společné povolení stavby dráhy. Jednotlivé PS a SO stavby jsou navíc rozšířeny o zpracování v rozsahu i ve stupni PDPS v členění rozsahu přílohy č.4 vyhlášky č.146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

#### **b) celková spotřeba vody**

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

#### **c) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 541/2020 Sb. Zákon o odpadech, vyhlášky č. 8/2021 Katalog odpadů, vyhlášky 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, případně aktuálně platných vyhlášek či metodických pokynů. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Konkrétně se množstvím a druhy odpadů zabývá samostatná příloha „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci zařízení, který posoudí jeho stav a rozhodne o jeho případném dalším využití nebo likvidaci.

#### **d) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Stavba si neklade žádné nároky na kapacitu veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení včetně veřejné komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční telekomunikační sítě.

### **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**

Stavbou je zřizována převážně drážní infrastruktura. Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavbou je zajištěn bezbariérový přístup do všech veřejně přístupných prostor.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

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

Veškerá kabelová vedení, která jsou ohrožena elektromagnetickými indukčními vlivy z energetických vedení, jsou realizována kabely se zvýšenou ochranou vůči těmto vlivům. Současně je tato ochrana zvolena i s ohledem na budoucí elektrizaci trati.

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

S ohledem na specifické charakteristiky prefabrikovaných propustků (nosná konstrukce se skládá ze samostatně působících prostorových dílů relativně malých rozměrů s uzavřenou konstrukcí, výztuž prefabrikátů tvoří po obvodě uzavřenou klec, jednotlivé prefabrikáty jsou navzájem odděleny styky s možností jejich elektrické izolace – pryžové těsnění spojů) se sekundární opatření proti bludným proudům u těchto objektů neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí ukončení propustků musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.



## **B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení**

Návrh technického řešení v jednotlivých profesích je v souladu se Směrnicí SŽDC č. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“ (č. j. 35572/07-OP ze dne 28. 4. 2008) a Směrnicí SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ (č. j. 14936/07-OP ze dne 1. 1. 2008).

### **D.1.1 Zabezpečovací zařízení**

#### **PS 1302 P2553, výstavba PZS**

##### **Stávající stav**

V rámci stavby „Výstavba PZS v km 12,182 (P2553) trati Roudnice nad Labem – Straškov“ dojde ke změně zabezpečení přejezdu P2553. Jedná se o jednokolejný přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“.

##### **Navrhovaný stav**

Jednokolejný železniční přejezd P2553 bude v novém stavu zabezpečen nový přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBL elektronického typu s kontrolou stavu přenášeného na přejezdníky. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, se závorami a s informací, která je předávána strojvedoucímu.

Přejezd bude z obou směrů ovládán automaticky jízdou vlaku s kontrolou stavu přejezdu pomocí přejezdníků OX121 a X126, který bude ve směru od Roudnice nad Labem doplněn neproměnným přejezdníkem X117.

V rámci tohoto PS dojde k vybudování nového reléového domku, který bude umístěn v místě přejezdu a bude prefabrikované konstrukce.

V místě přejezdu dojde dále ke zřízení nové kabelizace mezi jednotlivými prvky a nově zřízeným reléovým domkem. Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Pro zajištění přenosu indikací bude využito GSM modulu s přenosem na udržující místo.

#### **PS 1302.1, P2552 , zrušení PZS**

##### **Stávající stav**

V rámci stavby „Výstavba PZS v km 12,182 (P2553) trati Roudnice nad Labem – Straškov“ dojde ke zrušení přejezdu P2552. Jedná se o jednokolejný přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“.

##### **Navrhovaný stav**

Jednokolejný železniční přejezd P2552 bude v novém stavu zrušen a jeho náhrada bude zajištěna výstavbou nového PZS na přejezdu P2553.

## **D.1.2 Sdělovací zařízení**

### **D.2.1.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)**

#### **PS 1502 P2553, úprava DOK, TK**

V úseku trati Roudnice nad Labem - Straškov se nachází dálková kabelizace DK 8DM0,9 a nenachází se zde žádné pevné sdělovací zařízení, které by umožňovalo přímé telefonické spojení s dirigujícím dispečerem v ŽST Roudnice nad Labem. Dálková kabelizace DK 8DM0,9 je plně obsazena a kvůli velkým vzdálenostem není vhodná pro přenos dat přenosové zařízení. Dále je zde z ŽST Straškov – vjezdové návěstidlo ŽST Straškov (na směr Roudnice nad Labem) položeny z předešlé stavby dvě HDPE modré a černé barvy s TK 5XN0,8.

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P2553 na metalickou kabelizaci a k přípravě na připojení na optickou kabelizaci. V místě RD PZS bude vybudována kabelová komora a položena HDPE trubka (modrá s 1x bílý pruh) do RD PZS. V celém úseku stavby bude položen sdělovací metalický kabel TK 10XN0,8 a položeny tři HDPE trubky 40/33 modré, černé a fialové barvy. Na směr na Straškov se dvě HDPE modré a černé barvy napojí přes kabelovou komoru na stávající dvě HDPE modré a černé barvy a TK 10XN0,8 se napojí přes venkovní skříň na stávající TK 5XN0,8 v km 12,400. HDPE fialové barvy se ukončí HDPE koncovkou v km 12,976. Na směr Roudnice nad Labem se tři trubky modré, černé a fialové barvy a TK 10XN0,8 se ukončí v kabelové komoře v km 12,400. Venkovní telefonní objekt bude umístěn ve společné přístrojové skříni pro přejezdy.

Do technologického domku PZS bude dodán 19“ rack, ve kterém bude ukončen metalický kabel TK 10XN0,8 s prostorovou rezervou pro OK, KS, přenosové zařízení a sdělovací zařízení pro budoucí využití.

V rámci tohoto PS dojde k prostorové rezervě pro budoucí PZTS, který se bude budovat až bude vybudováno optické připojení, přenosový systém a DDTS. V rámci tohoto PS dále dojde k doplnění dveřního kontaktu, který se připraví na budoucí zapojení do DDTS přes přenosový systém.

Po ukončení této stavby nebude PZS 2553 připojen do žádné ŽST. Propojení bude řešeno v souvisejících stavbách.

## **D.2.1 Inženýrské objekty**

### **D.2.1.1 Železniční svršek a spodek**

#### **SO 2102 P2553, železniční svršek a spodek**

##### **Stávající stav:**

Železniční svršek byl v řešeném úseku naposledy obnoven v roce 1980 železničním svrškem na dřevěných nebo betonových pražcích SB5, S49.

Popis stávajícího svršku v jednotlivých úsecích:

- začátek stavby – km 12,164 kolejnice tv. S49, na rozponových podkladnicích, bet. pr. SB5 nebo na dřevěných pražcích s upevněním ŽS3, ŽS4

- km 12,164 – km 12,189 kolejnice tv. S49, se svěrkovými komplety ŽS4 na dřevěných pražcích

- km 12,189 – konec stavby kolejnice tv. S49, na rozponových podkladnicích, bet. pr. SB5

Stávající GPK je v pravostranném oblouku v převýšení  $D = 75$  mm. Koleje však vykazují deformace vzájemných poloh kolejnicových pasů, deformace směrového i výškového řešení.

Stávající rychlost v koleji je 50 km/h ve směru jízdy na Straškov, resp. 30 km/h ve směru jízdy na Roudnici n. L.

Kolej je v celém rozsahu stavby stykovaná. V rámci předmětné akce dojde ke zřízení bezстыkové koleje v oblasti trhání žel. svršku.

Stávající odvodnění je řešeno nevyhovujícími mělkými pravostrannými příkopy před a za přejezdem. Dle geotechnického průzkumu je zde černý štěrkopísek středně uhlý a rezavě hnědý na okrově hnědém šedě smouhovaném písčitém jílu tuhé konzistence, F6 CL. Vodní režim je nepříznivý. GTP nebyla zastižena žádná konstrukční vrstva.

### **Navržený stav:**

Všeobecný popis technického řešení

Vzhledem k realizaci záměru (doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZS) v km 12,182 trati Roudnice nad Labem – Straškov a rekonstrukci stavební části přejezdové konstrukce za účelem zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy) je nutná rekonstrukce žel. svršku a spodku. V rámci žel. svršku proběhne náhrada stávajícího materiálu za nový materiál, vč. výměny štěrkového lože. V žel. spodku je dále nutné realizovat zesílenou konstrukce pražcového podloží (dále jen „ZKPP“) pod přejezdem P2553.

Návrh směrového vyrovnání uvažován s ohledem na minimalizaci posunů v koleji, ale hlavně na optimalizaci polohy koleje v oblasti přejezdu. Vzhledem k rozsahu trhání žel. svršku a konci trhání v oblasti oblouku malého poloměru je vhodné optimalizovat výběh opracování GPK v celém směrovém oblouku, do kterého je přejezd vložen, až do navazujícího přímé.

Návrh GPK (viz situace) umožňuje výhledovou rychlost na základě projektu „Směrodatný rychlostní profil Roudnice nad Labem – Straškov“, SŽG (05/2020), tedy  $V=70$  km/h;  $V_{130}=75$  km/h. Navržená rychlost v koleji po realizaci tohoto díla bude  $V=60$  km/h;  $V_{130}=60$  km/h a na základě těchto rychlostí bude aktualizována výstroj trati.

Je navržena obnova železničního svršku od km 12,112 do km 12,265 materiálem novým na pražcích betonových B91 (více viz níže). Předpokládá se kompletní výměna (odtěžení + zřízení) štěrkového lože. V bezprostřední blízkosti a pod přejezdem P2553 budou použita upevnění s antikorozní úpravou.

V rámci předmětné akce dojde ke zřízení bezстыkové koleje ve smyslu předpisu S3/2. Vzhledem k tomu, že je bezстыková kolej ukončena v oblouku malého poloměru (km 12,266), je nutné navrhnout další opatření zvyšující její stabilitu (více viz níže).

V souvislosti se zřízením plánované bezстыkové koleje PTŽS musí vyhovět podmínce pro její šířku pod plánovanou bezстыkovou kolejí.

Prostorová průchodnost - uvažován základní průřez Z-GC dle ČSN 73 6320. Byla prověřena prostorová průchodnost se základním průřezem Z-GC v místech, kde by mohlo docházet ke kolizím.

V rámci železničního spodku je na přejezdu řešena jeho sanace zesílenou konstrukcí pražcového podloží v délce min. 5 m za konstrukcí přejezdu na obě strany (délka celkem 19,6 m v ose koleje). Přechod z plné tloušťky ZKPP na konstrukci pražcového podloží přílehlého traťového úseku se provede výběhem délku  $V/4$ . Odvodnění je řešeno trativody.

V případě zvýšeného rizika odhalení IS podél trati se počítá s ochraněním těchto IS.

#### **D.2.1.3 Železniční přejezdy**

- **SO 2302 P2553, přejezdová konstrukce**

##### **Stávající stav:**

Přejezd P2553 se nachází ve směrovém oblouku  $R=290$  m o převýšení  $D=76$  mm. Jedná se o úrovně křížení s komunikací III. třídy č. 24627 v katastru obce Vražkov. Konstrukce přejezdu je tvořena živičnou konstrukcí z asfaltového betonu se žlábkem vytvořeným ze dvou kolejnic na společné upravené podkladnici. Z vnější strany je pak asfaltový beton dotažen až k hlavám kolejnic. Stávající délka přejezdu měřená v ose koleje činí 6,3 m. Úhel křížení je  $67^\circ$ . Dopravní moment 717 voz./24h; 35 TNV red. Železniční přejezd je jednokolejný bez elektrifikace. Komunikace má živičný povrch a její šířka je v oblasti přejezdu v rozmezí 5,8 - 6,0 m. Přejezd je zabezpečen pomocí výstražného kříže, bez světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení a bez závor.

##### **Navržený stav:**

Navržena je železobetonová přejezdová konstrukce o délce 9,6 m (měřeno v ose koleje). Nová konstrukce přejezdu se skládá z vnitřních a vnějších betonových panelů. Vnější panely délky 950 mm jsou uloženy na závěrné zídky tvaru L a ta je uložena do vyrovnávací malty M25-XF3, s min. pevností v tlaku 50 MPa/24h; 100 MPa/28 dní, tl. min. 30 mm na železobetonový prefabrikovaný základ C25/30-XF3 o rozměrech 550/400 mm. Panely vlevo budou o úklonu  $-1^\circ$ , dojde tedy k jejich sklopení dolů. Panely vpravo budou o úklonu  $+2^\circ$ , dojde tedy k jejich uklonění nahoru. Součástí přejezdu jsou ochranné náběhy.

Dle nařízení SŽ s.o. GŘ ze dne 3.4.2017 a dle předpisu S3 díl VIII je zajištěn dostatečný prostor pro pružné chování koleje a je tedy dodržena min. vzdálenost závěrné zídky od hlavy pražců 200 mm.

V rámci rekonstrukce přejezdu bude provedena směrová a výšková úprava komunikace v nezbytném rozsahu. Směrové řešení je navrženo ve směrové přímé. Nová šířka komunikace je 5,7 m v místě napojení na přejezdovou konstrukci. Šířka v místech napojení na stávající komunikace je přizpůsobena těmto komunikacím (5,82 m a 6,0 m).

Sklon nové nivelety komunikace vychází ze spojnice temen kolejnicových pasů traťové koleje s ohledem na dodržení min. hodnot poloměru vypuklého a vydatého oblouku (ČSN 73

6380 tab. 1A). Vzhledem k poloze koleje a převýšení opačného smyslu oproti podélnému profilu komunikace je nutné ve směru do obce Vražkov rekonstruovat komunikaci ve větší délce.

Vzhledem k výraznějšímu navýšení nivelety komunikace bude nutné těleso komunikace po obou stranách rozšířit. Rozšíření tělesa komunikace bude provedeno pomocí svahových stupňů.

Dále bude provedena úprava SDZ vč. směrových sloupků a VDZ.

Vzhledem k novému návrhu komunikace je směrem od Straškov vhodné umístit prahovou vpust. Silnice nad přejezdem ve směru ze Straškova na Vražkov tedy bude odvodněna prahovou vpustí z polymerbetonu šířky 260 mm, délky 8 m pro zatížení min. D400.

Odvodnění komunikace je realizováno pomocí příčného střechovitého sklonu a podélného sklonu komunikace. Pro zamezení přítoku vody z povrchu komunikace k blízké parcele p. č. 889/31 bude ve směru jízdy na Vražkov vpravo za přejezdem realizován betonový odvodňovací žlab.

Nezpevněný příkop podél komunikace je navržený s ohledem na hloubku vyústění propustku v ev. km 12,177. Tím dochází k jeho prohloubení v oblasti propustku.

V případě zvýšeného rizika odhalení IS podél trati se počítá s ochráněním těchto IS.

- **SO 2302.1 P2552, zrušení přejezdové konstrukce**

**Stávající stav:**

Přejezd P2552 se nachází v traťové přímé. Jedná se o úrovněvé křížení s účelovou komunikací (polní cesty vedlejší) v katastru obce Vražkov. Konstrukce přejezdu je tvořena dřevěnou výdřevou (dvěma dřevěnými trámy na vnitřních stranách kolejnic. Prostor mezi těmito hranoly býval zasypán šterkodrtí, dnes je ale patrná její absence nebo její větší část. Z vnější strany je pak zbytek šterkodrti dotažené až k hlavám kolejnic. Stávající délka přejezdu měřená v ose koleje činí 5,5 m (dle evidenčního listu přejezdu 6,5 m). Úhel křížení je 50°. Dopravní moment a počet TNV jsou dle evidenčního listu neznámé. Lze ale říct, že zde přejezd využívají pouze jednotky kusů polní techniky pro přejezd mezi sousedními poli. Železniční přejezd je jednokolejný bez elektrifikace. Komunikace má šterkový povrch a její šířka je v oblasti přejezdu v rozmezí 2,7 – 3,7 m. Přejezd je zabezpečen pomocí výstražného kříže, bez světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení a bez závor.

**Navržený stav:**

V rámci tohoto SO dojde ke zrušení předmětného žel. přejezdu.

V rámci zrušení přejezdu dojde k demontáži stávající přejezdové konstrukce. Demontují se výdřevy, které budou odvezeny k likvidaci odpadů. Dále se odtěží přebytečný šterk, který je součástí přejezdové konstrukce.

V rámci tohoto SO dojde ke snesení výstroje trati v rámci zrušení přejezdu P2552.

Pro zlepšení lokálních podmínek odvodnění je doporučeno reprofilovat otevřené nezpevněné příkopy po obou stranách trati v místě rušeného přejezdu.

#### **D.2.1.4 Mosty, propustky a zdi**

- **PS 2402 P2553, propustek v ev. km 12,177**

##### **Stávající stav:**

Stávající propustek je tvořen železobetonovou trubkou DN 600, která je po celé své délce uložena na podkladní beton. Na obou koncích je propustek zakončen betonovou čelní zdí s betonovým základovým pasem. Založení zdí se předpokládá plošné. Na zdech je provedena kamenná římsa.

##### **Navržený stav:**

Na místě původního propustku bude postaven nový trubní propustek DN 700. Na levé i pravé straně trati je propustek ukončen šikmým seříznutím trouby dle sklonu svahu. Koryto na vtoku a výtoku je provedeno vydlážděním z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože min. tl. 100 mm, na obou stranách trati pak naváže na stávající stav a je zakončeno betonovým prahem 0,6x0,4 m. Přilehlé dotčené svahy jsou opatřeny dlažbou z lomového kamene tl. 200 mm do betonového lože tl. 100 mm (včetně vložené výztuže betonového lože).

#### **D.2.1.5 Ostatní inženýrské objekty**

- **SO 2502 P2553 úprava a ochrana metalické a optické kabelizace CETIN a.s.**

Sdělovací kabelizace CETIN a.s. u PZS v km 12,152

Přes železniční trať Roudnice nad Labem - Straškov je veda stávající metalická kabelizace a optická kabelizace v HDPE trubkách CETIN a.s.

Sdělovací vedení CETIN a.s. je v kolizi s rekonstruovaným přejezdem v km 12,152.

Před zahájením stavebních prací se navrhuje stávající kabelizaci vytýčit. V případě odhalení stávající kabelizace při rekonstrukci přejezdu se navrhuje metalickou kabelizaci a optickou kabelizaci v HDPE trubkách dostatečně odkopat a bez přerušení přeložit stranovou přeložkou.

Pokud nebude možné provést stranovou přeložku bez přerušení, bude se muset metalická kabelizace přeložit do nové trasy a naspojkována na stávající metalickou kabelizaci CETIN a.s.

### **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

- **SO 2602 P2553, přípojka nn**

Napájení nového PZZ bude od stávajícího rozváděče osvětlení zastávky Vražkov. Rozváděč osvětlení zastávky (RO) je umístěn v pilířové sestavě spolu s elektroměrovým rozváděčem a elektroměrem ČEZ. Stávající měření zastávky Vražkov je jednofázové 1x10A. Z důvodu navýšení spotřeby a požadavku na třífázové napájení nového přejezdového zařízení pro přejezd v km 12,182 bude navýšeno jištění na 3x25A a ČEZ osadí trojfázový elektroměr. Elektroměrový rozváděč je připojen třífázovým kabelem z KS ČEZ na drážní budově, v KS

budou osazeny pojistky do všech tří fází. Stávající rozváděč RO bude přezbrojen na trojfázový, doplněn vývodový jistič a podružný elektroměr pro nové a do místa nového přejezdového domku PZZ bude zemí položen nový napájecí kabel a ukončen v novém napájecím rozváděči RP2553. Nový RP2553 bude uzemněn položením pásky podél výkopu.

Délka přípojky 120m. Požadovaný příkon 6,8kW inst..



## B.2.7 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Během stavby budou dodržovány obecné požadavky zákona o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhlášky o požární prevenci č. 246/2001 Sb. vše v platném znění.

Stavba a jednotlivé PS a SO svým rozsahem nevyžadují podrobnější zhodnocení z hlediska požární bezpečnosti staveb.

Zajištění požární bezpečnosti staveniště a zpracování samostatného požárně bezpečnostního řešení na dílčí pozemní objekty v rámci staveniště a ve smyslu § 28 vyhl. 23/2008 Sb. v platném znění, je povinen zpracovat daný dodavatel stavby.

Reléový domek využitý u přejezdového zařízení bude řešen formou dodávky schváleného výrobku plnící funkci stavby a splňující jednotlivé podmínky požární odolnosti.

Vzhledem k tomu, že technologický objekt bude dodáván v rámci této stavby a při splnění všech podmínek na něj kladených, tak není nutné řešit požárně bezpečnostní prostor.

Reléové domky (dále jen RD) jsou technologické objekty související s provozem železničních přejezdů a jsou umístěny v jejich těsné blízkosti, v izolované poloze od okolní zástavby. Tyto objekty jsou dodávány jako ucelený výrobek, za dodržení podmínek Správy železnic, státní organizace uvedených v pokynu SŽ PO-10/2020-GŘ Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR, Malé technologické objekty s účinností od 1.4.2021, které předepisují u obvodových konstrukcí (stěny, střechy, podlahy) a dveřních výplní požární odolnost alespoň 30 minut (stěny REI 30 DP1, dveře EI 30 DP1).

Při uplatnění těchto podmínek se v reléových domcích nevyskytují požárně otevřené plochy, od kterých by bylo potřeba stanovovat odstupové vzdálenosti, viz ČSN 73 0802 a požárně nebezpečné prostory nezasahují na cizí objekty, pozemky či sklady. Jelikož jsou domky umístěny mimo zastavěnou oblast, nejsou RD ohroženy ani požárně nebezpečnými prostory od cizí zástavby.

RD byly posouzeny dle vyhl. 246/2001 Sb. §41, odst. 2h) a z hlediska odstupových vzdáleností vyhovují ČSN 73 0802.,

### Přístupové komunikace

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a její délka je větší než 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřízovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy, viz ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.).



V rámci stavby nejsou rušeny stávající zdroje požární vody, tj. podzemní a nadzemní hydranty, či požární nádrže. Stavbou se nemění podmínky požární bezpečnosti stavby, a tedy nevyžadují dalších opatření.

Hasební zásah bude provádět Hasičský záchranný sbor Správa železnic, státní organizace, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu.

Při realizaci stavby musí být dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcí, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti, a to podle protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

Pro zajištění požární bezpečnosti a eliminaci rizika požáru při demoličních a rekonstrukčních pracích za použití řezání plamenem, rozbrušovacími nástroji apod. a při svářecích pracích je nutno, aby byla navržena dodavatelem prací příslušná opatření (požární dozor při práci a následná dohlídka na pracovišti po skončení prací v souladu s požadavky vyhlášky 87/2000 Sb., vybavení pracoviště prostředky požární ochrany - PHP, pokrývka v nehořlavé úpravě) a vhodný technologický postup s ohledem na druh prostředí a hořlavost konstrukcí a materiálů v dané lokalitě.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

#### **Požadavky na provedení a předání stavby do užívání**

Vstupy kabelů do objektů 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 nejméně taková, jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují.

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.

Tyto požadavky na zajištění potřebné míry požární bezpečnosti se promítnou také do ostatních částí projektové dokumentace a příslušných provozních souborů.

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
  - podlaha: požární 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 13 501-1 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 nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)".

### **B.2.8 Úspora energie a tepelná ochrana**

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

### **B.2.9 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí**

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

### **B.2.10 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

#### **a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

#### **b) ochrana před bludnými proudy**

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované konstrukce, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

#### **c) ochrana před technickou seizmicitou**

Stavbou nejsou navržena žádná ochrana před technickou seizmicitou předmětné stavby ani objektů v okolí stavby.

#### **d) ochrana před hlukem**

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protihluková opatření.

#### **e) protipovodňová opatření**

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protipovodňová opatření.

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

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území. Stavbou tedy nejsou navrhována žádná opatření vůči těmto vlivům.

## B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

### a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavbou se nijak nemění stávající napojovací místa technické infrastruktury.

### b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavbou se nijak nemění připojovací rozměry, výkonové kapacity ani délky.

### 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

Předmětem stavby je výstavba nového přejezdového zařízení v dané lokalitě. Na obou koncích úprav dochází k napojení na stávající železniční trať. Napojení na stávající silniční infrastrukturu zůstává zachováno beze změn.

Veškeré veřejně přístupné prostory rekonstruované železniční infrastruktury budou bezbariérově dostupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jedná se zejména o nástupiště a přístupy k němu.

V rámci stavby nejsou navrhována žádná nová parkovací stání. Předmětem stavby není ani zřizování nových stezek pro pěší a cyklisty.

### Úpravy značení

V rámci stavby dochází k nutnosti změny dopravního značení v místě železničního přejezdu. Tato změna je vyvolána výstavbou nového přejezdového zařízení s mechanickou výstrahou (závorovými břežky).

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

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

Traťový úsek Roudnice nad Labem - Straškov leží na trati Roudnice nad Labem – Zlonice má č 404 00 (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální). Trať je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 096 (Roudnice nad Labem - Libochovice a zpět), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 530C (Roudnice nad Labem - Zlonice).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u vlaků dálkové osobní dopravy na 30 m
- u vlaků regionální osobní dopravy na 30 m
- u vlaků nákladní dopravy na 220m (největší povolená délka vlaku 220 m)

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení:
  - D2 s přidruženou rychlostí 60 km.h<sup>-1</sup>
- skupina přechodnosti 1
- průjezdný průřez GCZ3

Trať není v předmětném úseku pokryta rádiovým spojením. Nejbližší se nachází v ŽST Straškov SRV-11

Řešený traťový úsek se nachází v Ústeckém kraji, spadá do obvodu SSV, OŘ Ústí n.L., PO Roudnice n.L..

### Traťová rychlost a zábrzdná vzdálenost ve stávajícím stavu

Nejvyšší traťová rychlost činí v úseku Roudnice nad Labem – Straškov 60 km.h<sup>-1</sup> se zábrzdnou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Roudnice nad Labem – Straškov				
Rychlostní profil	V <sub>100</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>130</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>100</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>130</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]
Směr	Sudý		Lichý	
	ŽST Roudnice nad Labem			
	X	---	X	---
9,610	60	---	50	---
11,220			60L	
11,430			30	
12,170	50		60L	
12,360			30	
12,600	40		60	
13,120	60		40	
	Straškov St.I			

Rychlosti v<sub>130</sub>, v<sub>150</sub> a v<sub>nk</sub> nejsou zavedeny.

## Trat'ové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Roudnice nad Labem – Straškov

Jízda vlaků mezi dopravami je zajištěna formou telefonického dorozumívání.

### Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Roudnice nad Labem – Straškov			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Roudnice nad Labem			
P2537	1,714	Místní komunikace	PZS 3SBI
P2538	2,300	Účelová komunikace	kříže
P2539	2,466	Místní komunikace	kříže
P2540	2,954	Účelová komunikace	kříže
P2541	3,448	Místní komunikace	kříže
P2542	3,459	Místní komunikace	kříže
P2543	3,623	Místní komunikace	kříže
P2544	3,712	Místní komunikace	kříže
P2545	4,130	Místní komunikace	kříže
P2546	6,183	Účelová komunikace	kříže
P2547	7,129	Účelová komunikace	kříže
P2548	7,862	III/24047	kříže
P2549	8,525	Místní komunikace	kříže
P2550	8,770	Místní komunikace	kříže
P2551	10,370	Účelová komunikace	kříže
P2552	11,263	Účelová komunikace	kříže
P2553	12,182	III/24627	kříže
P2554	12,960	II/608	kříže
ŽST Straškov St. I			

Na trat'ovém úseku se nachází celkem 18 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby.

## Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

Rozsah dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2021 / 202 se změnou, platný od 12. prosince 2021.

Počty vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os	14 / 14	14 / 14	14 / 14	14 / 14	14 / 14	8 / 8	8 / 8
<b>Osobní celkem</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>8 / 8</b>	<b>8 / 8</b>
Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
<b>Nákladní celkem</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>
<b>Doprava celkem</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>14 / 14</b>	<b>8 / 8</b>	<b>8 / 8</b>

Vlaky v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

## Osobní doprava

Objednatelem vlaků regionální dopravy je Ústecký kraj zastoupený společností DÚK. Všechny vlaky Os jsou integrovány v rámci DÚK.

### Linky osobních vlaků

Linka Os Roudnice nad Labem – Bříza je provozována v taktu 60 / 120 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny motorovým vozem řady 810.

## Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce / možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

Nákladní doprava není v úseku pravidelně provozována.

### b) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

V řešeném úseku se nenachází žádná železniční stanice nebo kolejové propojení. Traťové zabezpečovací zařízení se navrhuje zachovat stávající telefonické dorozumívání.

## Změna rychlosti

V rámci stavby dochází k zabezpečení přejezdu P2553 a tím dojde k odstranění snížení rychlosti v trati vzhledem k nedostatečným rozhledovým poměrům na přejezdu. Po dokončení stavby musí dojít ke změně TTP, kam je vhodné zapracovat změny vyplývající ze skutečného provedení stavby.

V rámci tohoto projektu lze nadefinovat změny, v TTP, které jsou vyznačeny následujícím způsobem:

Traťová rychlost v úseku Roudnice nad Labem – Straškov				
Rychlostní profil	V <sub>100</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>130</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>100</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>130</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]
Směr	Sudý		Lichý	
	ŽST Roudnice nad Labem			
	X	---	X	---
9,610	60	---	50	---
11,220			60L	
11,430			30	
12,170	50		60L	
12,360			30	
12,600	40		60	
13,120	60		40	
	Straškov St.I			

**12,170** – rušené hodnoty

Změna jízdní doby ve směru do Straškova bude zkrácena cca o 5s a ve směru do Roudnice nad Labem cca o 11s.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

### **a) terénní úpravy**

Základní tvarové řešení drážního tělesa je definováno interními předpisy dráhy, jako jsou např. Vzorové listy železničního spodku. V zásadě se jedná pouze o úpravy související s navázáním drážního tělesa na stávající terén.

Jednotlivé úpravy budou prováděny v souladu s ČSN 839061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

### **b) použité vegetační prvky**

V rámci realizace stavby se předpokládá ochránit všechny nově realizované plochy tak, aby nedocházelo k půdní erozi a ohrožení provozního stavu. Jedná se zvláště o aplikaci hydroosevu, či technických textilií s travním semenem.

### **c) biotechnická, protierozní opatření**

Z terénního průzkumu a pedologických sond provedených na zemědělské půdě zájmového území vyplývá, že řešené území je charakteristické zastoupením kambizemí modálních, fluvizemí oglejených a fluvizemí modálních. Kambizemě jsou půdy, které se mohou vyvíjet jak na magmatických, metamorfických a zpevněných sedimentárních horninách, tak i na nezpevněných lehčích až středně těžkých sedimentech. Humus v ornicích se pohybuje od nízkých až do vysokých hodnot. Stejně tak kvalita humusu je značně široká. Fluvizemě jsou půdy charakteristické pouze fluvickými znaky (vrstevnatost, nepravidelné rozložení organických látek). Vytváří se v nivách řek a potoků z povodňových sedimentů. Obsah humusu v ornicích je středně vysoký až vysoký s poměrně dobrou kvalitou.

Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli protierozních opatření. V rámci předmětné stavby nejsou samostatně řešena žádná protierozní opatření. Stavba nezasahuje do žádných stávajících protierozních opatření.

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

Součástí samostatné přílohy „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

## **B.7 Ochrana obyvatelstva**

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné objekty ochrany obyvatelstva.

## B.8 Zásady organizace výstavby

V rámci stavby dojde k několika výlukám/uzavírkám, a to jak z pohledu železničního provozu, tak i silničního provozu v následujícím rozsahu.

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 nebylo 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.

Na stejné trati se realizuje i stavba „Rekonstrukce přejezdu v km 3,448 P2541 a v km 3,459 P2542 trati Roudnice nad Labem – Straškov“, která se realizuje jako soubor staveb s touto stavbou. Obě stavby je nutné vzájemně koordinovat a to především z pohledu realizace staveb.

### Železniční doprava

V rámci železniční dopravy bude docházet k výměně železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce. Tyto úpravy si vyžádají nickolejný provoz, který je definován na dobu 11 dnů. Po tuto dobu bude zavedena náhradní autobusová doprava u všech vlaků v plném rozsahu.

NAD bude zavedena mezi dopravami Vražkov a Straškov dle zvyklostí v době NAD a místech vytipovaných SŘ.

NAD bude provozována mezi VB Vražkov a pomocí místní komunikace s napojením na silnici III/24627 z Vražkova do Mnetěse kde bude přes silnici III/24626 svedena na silnici II/608 zpět na Straškov – Vodochody . Zde NAD najede na silnici III/24044 s napojením přes místní komunikace k VB Straškov.

V rámci této výluky bude realizována i úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu.

### Silniční doprava

Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 11dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P2553. Silniční osobní doprava bude vedena náhradní objízdnou trasou, a to po místních komunikacích dle vyznačení.

Na vjezdech na tuto silnici bude zřízena dopravní značka - Informativní - Slepá pozemní komunikace, IP10a s definicí objízdné cesty.



#### Zákres objízdné trasy



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

V rámci stavby dojde ke zřízení mobilní elektrocentrály po dobu zajištění přípojky NN, která je realizována touto stavbou. Zbýlé spotřeby jednotlivých médií budou zajištěny návozem na stavbu v době přípravných prací.

#### e) odvodnění staveniště,

Vzhledem k charakteru stavby a jejího minimálního rozsahu se nepředpokládá problematika s odvodněním staveniště, které má zajištěno odvodnění v rámci železničního spodku již ve stávajícím stavu.

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

Stavba je plnohodnotně napojena jak na silniční, tak železniční infrastrukturu. Zhotovitel naveze veškeré objemné prvky formou železniční dopravy před zahájením stavby a zajistí jejich uložení v místě stavby.

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

Stavba se bude odehrávat na drážních pozemcích a pozemcích určené k provozování drážní dopravy. Hlavní stavební činnost bude probíhat mezi 7:00-21:00hodinou při dodržení hlukového limitu 65dB. Případné práce mezi 6:00-7:00 a 21:00-22:00hodinou nesmí překročit 60dB v osídleném území, tedy do vzdálenosti cca 150m od obydlí. V nočních hodinách, tedy mezi 22:00-6:00 se nepředpokládají stavební úpravy, případně se souhlasem orgánů ochrany veřejného zdraví.

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

Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční trať, předpokladem je, že v rámci pravidelné údržby správcem železnice je zajištěno její provozuschopnost, a to formou zajištění rozhledových poměrů na přejezdů a pro strojvedoucího na širé trati.

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

Nepředpokládá se

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

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

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

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

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

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

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

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

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

Definováno v STZ stavby.

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

Neprovádí se

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

V rámci dopravně inženýrských opatření je nutné postupovat dle požadavků správců komunikací a v součinnosti s Policií ČR.

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

Definováno v samostatné části BOZP stavby

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

Definováno v kapitole B.2.1.i

**s) požadavky na výluky veřejné dopravy**

Přes přejezd nebude možné po dobu 11dnů provozovat silniční dopravu. Vzhledem k tomu je nedefinována objízdná varianta pro silniční dopravu. Při uzavřeném přejezdu P2553 bude doprava svedena přes silnici III/24627 z Vražkova do Mnetěse kde bude přes silnici III/24626 svedena na silnici II/608 zpět na Straškov – Vodochody či Novou Ves.

**t) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.**

Definováno v celkové situaci stavby v části C Situační výkresy. Staveniště je dostupné i z pohledu železniční dopravy, která by měla být upřednostněna před silniční dopravou. Zařízení staveniště je poměrně malého rozsahu, ale lze využít i jednotlivé plochy v místě dopravní Straškov a Vražkov.

## **B.8.2 Výkresy**

Nedokládají se

### B.8.3 Harmonogram výstavby

Stavba je rozdělena dle jednotlivých postupů uvedených v bodě B.8.4. Vzhledem k tomu, že se jedná o několik staveb, které jsou vzájemně provázané, je nutné harmonogram stavby tvořit společně s ostatními stavbami. Vzhledem k tomu je nadefinován následující harmonogram staveb definovaný dle týdnu v roce 2023.

Stavba přejezdu	2023																							
	6					7					8					9				11				
	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	44	45	46	47	48	
P2553	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	3	-	4				

### B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

- Přípravné práce** - jedná se o zřízení jednotlivých deponií materiálů (kabelizace, žlaby, přejezdové konstrukce v místě zařízení staveniště). V rámci přípravných prací budou prováděny jednotlivé kabelové trasy, a to zřízení výkopů v podobě sond a dalších částí.
- Výluky** – jedná se o části stavby, které je nutné realizovat v podobě výluky železniční a silniční dopravy. Tedy z pohledu stavby období o délce cca 5 dnů. Po tuto dobu dojde k demontáži přejezdových konstrukcí a osazení reléových domků a dalších částí, které mohou výrazně omezovat, či ohrožovat bezpečnost silničního a železničního provozu.
- Aktivace** – jedná se o závěrečnou část stavby, kdy dochází k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, případně jedná se o dobu, pro kterou je toto zařízení připravováno k aktivaci.
- Předání stavby** – jedná se již o dokončování jednotlivých činností, a to je plná kolaudace stavby a odstranění vad a nedodělků, a to včetně zajištění dokumentace skutečného provedení stavby. Zde je však nutné si uvědomit, že skutečné provedení je nutné předat jako celek v traťovém úseku včetně souvisejících staveb!

### B.8.5 Bilance zemních hmot

Jsou uvedeny v příloze B.6., případně v rámci SO a PS s definicí jejich vzniku. Z pohledu charakteru stavby se jedná o zanedbatelné množství.

## B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění železničního spodku je ve stávajícím stavu řešeno pomocí příkopů, trativodů nebo příkopovými žlaby. V minulosti byly k odvodnění kolejiště navrženy otevřené příkopy, které jsou vyprofilovány a výškově upraveny.

V novém stavu nedojde ke změně způsobu odvodnění. V rámci přejezdové konstrukce však bude vybudována nový trativod v místě přejezdové zaústěny přes svodné potrubí do vsakovacího objektu (vsakovací bloky).