

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	07.02.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	-

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

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

Název stavby / akce:		Rekonstrukce přejezdu v km 3,448 (P2541) a v km 3,459 (P2542) trati Roudnice nad Labem – Straškov										Označení (S-kód):		S632000212	
												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:		07.02.2023	
Ústecký		viz. TZ.				viz. TZ									
S-kód:		Stupeň dokumentace:		Část:		Objekt:				Podobjekt:		Příloha:		Revize:	
S 6 3 2 0 0 0 2 1 2		D U S P		B X X X X X		X X X X X X X X X X				X X		X		X X X X 0 0 0	



Projekty
Inženýring
Konzultace

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

„REKONSTRUKCE PŘEJEZDU V KM 3, 448 (P2541) A V KM 3, 459 (P2542) TRATI ROUDNICE NAD LABEM – STRAŠKOV“

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 01/2023

Obsah

B.1 Popis území stavby	5
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	6
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.2 Celkový popis stavby	9
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	13

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.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	13
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	13
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	13
B.2.3	Celkové technické řešení	14
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřijatelného přetvoření.....	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.2.4	Bezbariérové užívání stavby	15
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	15
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.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	16
B.2.7	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	21
B.2.8	Úspora energie a tepelná ochrana.....	23
B.2.9	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	23
B.2.10	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	23
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	23
b)	ochrana před bludnými proudy	23
c)	ochrana před technickou seizmicitou	23
d)	ochrana před hlukem	23
e)	protipovodňová opatření	23
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.	23
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	24
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	24
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	24
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	24
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	25
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby	25
b)	zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních	28
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	29
a)	terénní úpravy	29
b)	použité vegetační prvky	29
c)	biotechnická, protierozní opatření	29
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	29
B.7	Ochrana obyvatelstva	29
B.8	Zásady organizace výstavby.....	30
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	31
b)	odvodnění staveniště,	31
c)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	31

d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	31
e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	32
f)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	32
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	32
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	32
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	32
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě,	32
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	32
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,	32
m)	zásady pro dopravní inženýrská opatření,	32
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	32
o)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,	32
p)	požadavky na výluky veřejné dopravy	32
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	32
B.8.2	Výkresy	33
B.8.3	Harmonogram výstavby	33
B.8.4	Schéma stavebních postupů	33
B.8.5	Bilance zemních hmot	33
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	33

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 2,586 až do km 4,300 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
ROUDNICE NAD LABEM	ÚZEMNÍ PLÁN	09/2020

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 křída (cenomanu) se v oblasti nachází zejména vápnité a jílovité jemnozrnné pískovce.

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 Labe od toku Vltava po tok Ohře (OHL_0030).

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Labe od Vltavy po Ohři (ČHP 1-12-03), v dílčím povodí 4. řádu Labe (ČHP 1-12-03-0390-0-00).

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

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou prováděny asanace ani demolice stávajících objektů.

Pro potřeby stavby bude nezbytné kácení dřevin rostoucích mimo les ve smyslu § 3 zákona č. 114/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů. V rámci zpracování projektu bude požádáno o povolení ke kácení tzv. mimolesní zeleně na příslušný obecní úřad (Odbor životního prostředí Městského úřadu Roudnice nad Labem). Náležitosti žádosti o povolení ke kácení jsou stanoveny §4 vyhlášky č. 189/2013 Sb. Ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona č. 114/1992 Sb.

V rámci stavby dochází ke kácení *Fraxinus excelsior* o obvodech kmenů měřených ve výšce 130cm nad zemí 106 a 128cm s náhradní výsadbou dle rozhodnutí číslo jednací MURCE/36676/2022 ze dne 2.9.2022.

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

Stavbou nedochází k dočasným záborům zemědělského půdního fondu nad 1 rok ani trvalým záborům zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k plnění funkce lesa, resp. jejich ochranné pásmo nejsou stavbou dotčeny.

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.

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

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. 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 realizace, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.

Výstavba PZS v km 12,182 (P2553) trati Roudnice nad Labem – Straškov

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 úrovněvé 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.

Prodloužení kanalizace pro stávající RD Švermova, Roudnice nad Labem

Jedná se o stavbu města Roudnice nad Labem v rámci které proběhne úprava kanalizace a přilehlé komunikace v ulici Švermova. Před zahájením stavby je nutné tuto stavbu přejezdu koordinovat se stavbou města.

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

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Roudnice nad Labem [741647]

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 jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.**

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 2,586	
Konec stavby:	km 4,300	

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.

Stavebně-technologické parametry		
Počet přejezdů s upravovaným PZS	1	[ks]
Stavebně-technické parametry		
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 přejezdníků a dalších prvků pro tuto rychlost.

V rámci této stavby bude odstraněno snížení rychlosti 20km/h ve směru od Roudnice n.L. k PZS, které je provedeno s ohledem na rozhledový trojúhelník a bude zřízena kontinuální rychlost 40km/h ve směru od Roudnice n.L.. Ve směru od Straškova bude posunut rychlostník 60km/h do nové polohy dle situačního schéma vzhledem k zajištění zabezpečení přejezdu

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 přejezdníků. Tím by byla odstraněna změna zábrzdé 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.

Změna značení PZS

Ve stávající stavu je zřízeno označení P2541 jak pro část přejezdu/přechodu pro chodce, tak číslo P2542 pro silniční vozidla, tedy pro vlastní komunikaci. Vzhledem ke způsobu zabezpečení jedním přejezdovým zabezpečovacím zařízením bude zrušeno označení P2541 a ponecháno označení P2542 pro výsledný stav přejezdu, která bude tvořen silniční částí a částí pro pěší.

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.
- 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.
- 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.

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.

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 kapitola „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.
- 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, materiállové a barevné řešení

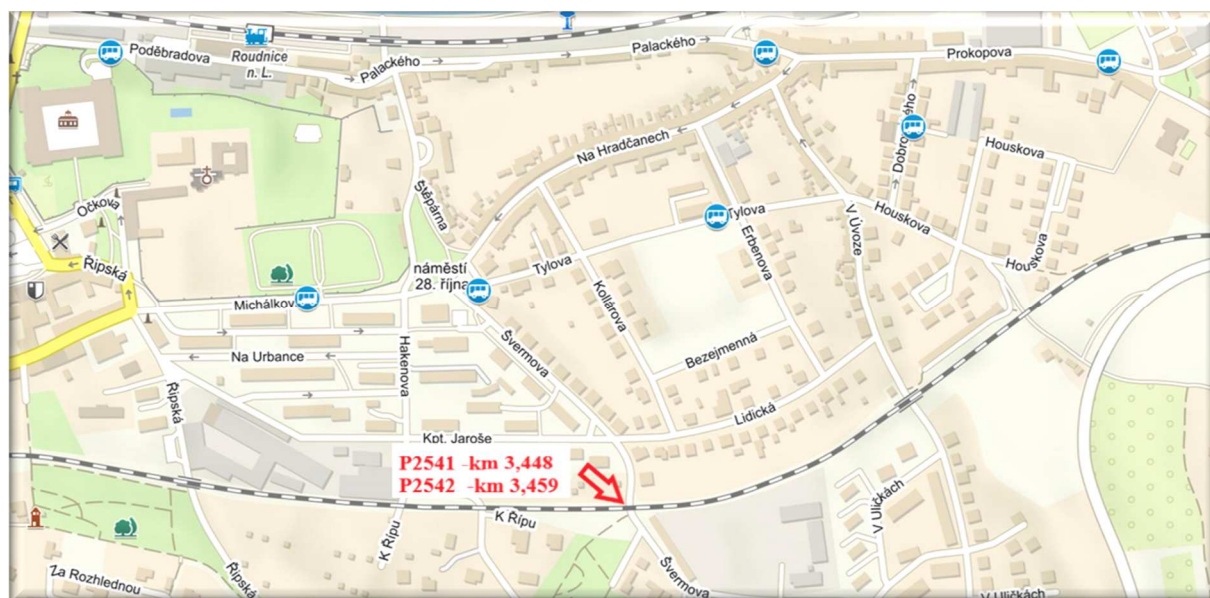
Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

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 nepřijatelného 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 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 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 1301 P2541 a P2542, výstavba PZS Stávající stav

V rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 3, 448 (P2541) a v km 3, 459 (P2542) trati Roudnice nad Labem – Straškov“ dojde ke změně zabezpečení přejezdu P2541 a P2542. Jedná se o jednokolejný přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“. Tento přejezd je rozdělen na pěší přechod pod označením P2541 a železniční přejezd pod označením P2542.

Navrhovaný stav

V novém stavu bude železniční přejezd svou stavební úpravou a zabezpečením sjednocen pod označení P2542, který 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 strojevedoucímu.

Přejezd bude z obou směrů ovládán automaticky jízdou vlaku s kontrolou stavu přejezdu pomocí přejezdníků X31 a X40.

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.

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

D.1.2 Sdělovací zařízení

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

PS 1501 P2541 a P2542, 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 Straškov. Dálková kabelizace DK 8DM0,9 je plně obsazena a kvůli velkým vzdálenostem není vhodná pro přenos dat přenosové zařízení.

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P2541 a P2542 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 obou stranách konců stavby v rámci P2541 a P2542 budou všechny tři trubky modré, černé, fialové barvy a TK 10XN0,8 ukončeny v kabelových komorách. 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 P2541 a P2542 připojen do žádné ŽST. Propojení bude řešeno v souvisejících stavbách.

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 2101 P2541 a P2542, 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 3,447 kolejnice tv. S49, na rozponových podkladnicích, bet. pr. SB5
- km 3,447 – km 3,461 kolejnice tv. S49, se svérkovými komplety ŽS4 na dřevěných pražcích
- km 3,461 – konec stavby kolejnice tv. S49, na rozponových podkladnicích, bet. pr. SB5
- Stávající GPK je v pravostranném oblouku v převýšení $D = 42$ mm. Koleje však vykazují deformace vzájemných poloh kolejnicových pasů, deformace směrového i výškového řešení.
- Stávající rychlost v koleji je 20 km/h.
- Kolej je v celém rozsahu stavby stykovaná. V rámci předmětné akce dojde ke zřízení bezstykové koleje v oblasti trhání žel. svršku.
- Stávající odvodnění je řešeno nevyhovujícími mělkými pravostrannými příkopy před a za přejezdem. Dle geotechnického průzkumu je zde hnědočerný hlinitý písek středně ulehlý na štěrku středně ulehlém G3 G-F. Dle sondy lze hlouběji narazit na smouhovaný prachovitý jíl tuhé konzistence. Vodní režim je příznivý. GTP nebyla zastižena žádná konstrukční vrstva.

Navržený stav:

Vzhledem k realizaci záměru (doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZS) v km 3,448 a v km 3,459 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 šterkového lože. V žel. spodku je dále nutné realizovat zesílenou konstrukce pražcového podloží (dále jen „ZKPP“) pod přejezdy P2541 a P2542.

Vzhledem k navržené rychlosti v koleji a současně vzhledem k poloze koleje vůči navazující komunikaci bylo vhodné navýšit převýšení na $D=60\text{mm}$ a optimalizovat výběh propracování GPK v celém směrovém oblouku.

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

Je navržena obnova železničního svršku od km 3,367 do km 3,492 materiálem novým na pražcích betonových B91 (více viz níže). Předpokládá se kompletní výměna (odtěžení + zřízení) šterkového lože. V bezprostřední blízkosti a pod přejezdem P2541 a P2542 budou použita upevnění s antikorozní úpravou.

V rámci předmětné akce dojde ke svaření kolejnic do dl. 125 m. V rámci předpisu S3/2 není vzhledem k délce svařované koleje tato kolej považována za bezстыkovou. Je ale nutné k ní jako bezстыkové přistupovat pro možné budoucí svaření koleje v navazujících oblastech předmětných přejezdů.

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 předmětné akce dojde k aktualizaci výstroje trati žel. svršku, v návaznosti na úpravu rychlosti v oblasti předmětných přejezdů a jejich nové zabezpečení.

V rámci železničního spodku je na přejezdu řešena jeho sanace zesílenou konstrukcí pražcového podloží v délce min. 5 m za konstrukcí přejezdů na obě strany (délka celkem 22 m v ose koleje). Přejed z plné tloušťky ZKPP na konstrukci pražcového podloží přilehlého traťového úseku se provede výběhem délky $V/4$.

Systém odvodnění je navržen s ohledem na fakt zamítnutí připojení drážního odvodnění do společné kanalizace vedoucí pod přejezdem (vyjádření správce sítě SČVaK). Tzn., že voda v prahové vpusti (potažmo lapače splavenin) a voda z odvodnění žel. spodku bude odvedena na vhodné místo a tam zavsakována. Odvodnění žel. spodku je řešeno v náspu za přejezdem odvodněním zemní plně vpravo na svah náspu. Před přejezdem a v oblasti přejezdu je řešeno pravostranným trativodem vedoucím proti směru staničení. Tento je potom navázán přechodem pod tratí do svodného levostranného potrubí vedoucího od lapače splavenin. Svodné potrubí je v km 3,325 vyústěno do vsakovacího tunelu vlevo trati.

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

D.2.1.3 Železniční přejezdy

- **SO 2301 P2541 a P2542, přejezdová konstrukce**

Stávající stav P2541:

Přejezd P2541 se nachází ve směrovém oblouku $R=482$ m o převýšení $D=42$ mm. Jedná se o úrovnňové křížení s komunikací výhradně pro pěší v katastru obce Roudnice nad Labem v ulici Švermova. Konstrukce přejezdu je tvořena železobetonovou prefabrikovanou konstrukcí, a to jak mezi kolejnicemi, tak vně kolejnic. Délka přejezdu měřená v ose koleje činí 2,0 m. Úhel křížení je 89° . Železniční přejezd je jednokolejný bez elektrifikace. Komunikace pro pěší je v oblasti přejezdu tvořena zámkovou betonovou dlažbou a betonovými obrubníky. Šířka komunikace pro pěší v oblasti přejezdu je 2,0 m. Přejezd je zabezpečen pomocí výstražného kříže, bez světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení a bez závor. U žel. přejezdu je nefunkční odvodnění.

Stávající stav P2542:

Přejezd P2542 se nachází ve směrovém oblouku $R=482$ m o převýšení $D=42$ mm, přičemž přejezd částečně zasahuje do přechodnice oblouku. Jedná se o úrovnňové křížení s místní obslužnou komunikací C v katastru obce Roudnice nad Labem v ulici Švermova. 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 78° . Dopravní moment 1250 voz./24h; 43 TNV red. Železniční přejezd je jednokolejný bez elektrifikace. Komunikace má živičný povrch a její šířka je v rozmezí 6,9 - 7,3 m. V oblasti přejezdu je zúžena na šířku v rozmezí 5,66 – 4,9 m, tzn. přejezd působí jako zúžené hrdlo pro silniční vozidla. Přejezd je zabezpečen pomocí výstražného kříže, bez světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení a bez závor. U přejezdu je stávající prahová vpust pro odvod vody přitékající k přejezdu.

Navržený stav:

Protože jsou přejezdy P2541 a P2542 velmi blízko sebe, je navržena přejezdová konstrukce společná pro oba přejezdy. Navržena je železobetonová přejezdová konstrukce o délce 12,0 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. Vnější panely vlevo budou standardní bez úklonu. Panely vpravo budou o úklonu -1° , dojde tedy k jejich sklopení dolů. 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 pro pěší v nezbytném rozsahu. V rámci návrhu dochází k optimalizaci výškového řešení komunikace pro pěší tak, aby vyhověl požadavkům bezbariérovosti.

V rámci rekonstrukce přejezdu bude provedena směrová a výšková úprava komunikace v nezbytném rozsahu. Vzhledem ke stávajícím nevhodným směrovým podmínkám komunikace v oblasti přejezdu a jejímu zúžení je navrženo nové směrové řešení komunikace přes přejezd P2542. Stávající zúžení komunikace je tímto vyrušeno a jsou tak zlepšeny směrové poměry komunikace. Nová šířka komunikace je 6,5 m v místě napojení

na přejezdovou konstrukci. Šířka v místech napojení na stávající komunikace je přizpůsobena těmto komunikacím (6,22 m a 6,52m).

Dle ČSN 73 6110, tab. 10 a vzhledem ke směrovému poloměru osy komunikace v oblasti přejezdu $R=35m$ zde bude navržena rychlost pro silniční vozidla 30 km/h.

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 vložení vnějšího přejezdového panelu a optimalizaci výškového řešení komunikace je nutné ve směru jízdy do centra města rekonstruovat komunikaci ve větší délce.

Dále bude provedena úprava SDZ a VDZ.

Silnice vedoucí k přejezdu (při jízdě směrem do centra) bude odvodněna novou prahovou vpustí z polymerbetonu šířky 260 mm, délky 11 m pro zatížení min. D400, která současně bude odvodňovat chodník vedoucí k přejezdu. Nová prahová vpust bude napojena svodem na nový lapač splavenin, přičemž voda z lapače splavenin bude dále odvodněna svodným potrubím do vsakovacího tunelu (součást SO žel. svršku a spodku).

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

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO

- **SO 2601 P2541 a P2542, přípojka nn**

Projektová dokumentace SO 2601 „P2541 a P2542, přípojka nn“ řeší v rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 3,448 P2541 a v km 3,459 P2542 trati Roudnice nad Labem - Straškov“ realizaci připojení nového zařízení zabezpečení přejezdu včetně závor pro stávající přejezd P2541 a P2542 v km 3,448 a 3,459.

Pro napájení závorového a světelného zabezpečovacího zařízení bude zřízena kabelová přípojka nn od nově vybudované kabelové skříně ČEZdi (řeší v rámci intravilánu obce ČEZ Distribuce). Na základě vyjádření ČEZdi bude zajištěn příkon z nově vybudované KS (HDS v rámci vlastní investice ČEZ Distribuce), která se osadí na hranici pozemku s reléovým domkem. Od této nové KS ČEZ v pilíři bude z pojistek dodaných odběratelem položen do sousedního pilíře s RE kabel CYKY 4x10. Jištění před elektroměrem v pilíři s RE na hranici pozemku bude 3x20A. Nový rozváděč napájení přejezdu bude osazen poblíž (zády) k domku PZZ. Rozváděč RP2541 bude trojfázový s přepínačem síť/diesel, vývodovým jističem s dálkovým vypnutím pro RD. Od RP2541 bude do RD (v přejezdovém domku) položen napájecí kabel CYKY 5x6. Pilíř RP2541 bude mít možnost vypínání přívodu s ovládacím kabelem (CYKY-O 3x1,5).

Požadovaný příkon je 7kW inst., soud. 3,9kW. Bude provedeno uzemnění nového RPZS (RP2541); uzemňovací pásek bude uložen do výkopu přípojky s respektováním předepsaného oddělení od stávajícího (nového) kabelového rozvodu zabzař a sdělzař..

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.

Releové 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 umístěné 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. Vzhledem k tomu budou po dokončení stavby předány dokumenty vztahující se k požární bezpečnosti, a to soupis veškerých instalovaných požárně bezpečnostních zařízení včetně příslušných dokumentů dle vyhl. č. 246/2001 Sb. § 6, 7 a 10.

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 zřizovat 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 jméno 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 a oblast není s výskytem metanu. 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 břevny).

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 nákresech jízdních rádek 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⁻¹
- 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 se zábrzdou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Roudnice nad Labem – Straškov				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý		Lichý	
	ŽST Roudnice nad Labem			
1,241	50	---	40	---
2,150	30			
2,320	60L			
2,450			50L	
2,586			20	
2,730	40			
2,950			60L	
3,070			40	
3,350	20			
3,450			60L	
3,470	40L			
3,890			30	
4,140	50			
4,580	40		50	
5,300	30		40	
5,750	60		30	
7,120			60L	
7,350			40	
7,800	50		60	
7,855			50L	
7,920			10	
8,220	60		50	
8,520			60L	
8,585			10	
8,660	20			
8,790	50L			
8,910			20	
	X		X	
	Straškov St.I			

Rychlosti v₁₃₀, v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

V traťovém úseku Roudnice nad Labem – Straškov jsou jízdy vlaků zabezpečeny telefonickým dorozumíváním.

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 traťovém 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
Osobní celkem	14 / 14	14 / 14	14 / 14	14 / 14	14 / 14	8 / 8	8 / 8
Mn	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Nákladní celkem	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	14 / 14	14 / 14	14 / 14	14 / 14	14 / 14	8 / 8	8 / 8

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

Osobní doprava

Objednatelům 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 je v úseku není 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 P2541/P2542 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 ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý		Lichý	
	ŽST Roudnice nad Labem			
X	X		X	
3,070			40	
3,125	60			
3,350	20			
3,450			60L	
3,470	40L			
X	X		X	
	Straškov St.I			

3,125 – nově zřízené, 3,350 – rušené hodnoty

Změna jízdní doby ve směru do Straškova bude zkrácena cca o 21s a ve směru do Roudnice nad Labem cca o 10s. Kromě zkrácení jízdní doby bude zrušena i návěst „Pískejte“ tedy snížení hluku.

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.

Náhradní výsadba a osev obnažených částí terénu je řešeno v rámci PS 1301 této stavby.

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 ornících 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 ornících 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 „Výstavba PZS v km 12,182 (P2553) 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 5 dnů. Po tuto dobu bude zavedena náhradní autobusová doprava u všech vlaků v plném rozsahu.

NAD bude zavedena mezi ŽST Roudnice nad Labem a zastávkou Roudnice nad Labem – Hracholusky dle zvyklostí v době NAD a místech vytipovaných SŘ.

NAD bude provozována defacto v intreviliánu města Roudnice nad Labem po místních komunikacích.

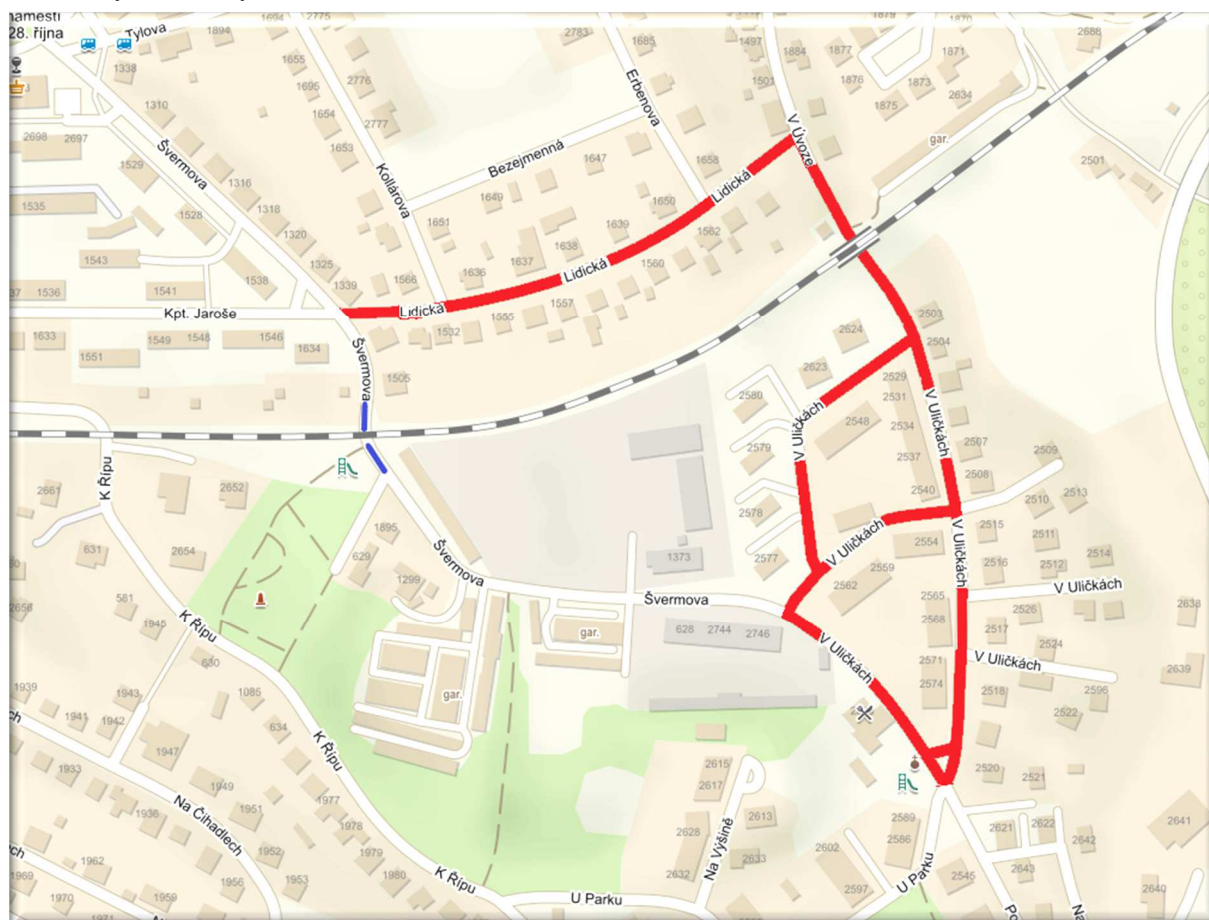
V rámci této výluky bude realizována i úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu.

Silniční doprava

Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 5 dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P2541/P2542. Silniční osobní doprava bude vedena okolními ulicemi a to především ulicí Lidická a V Uličkách.

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

Zákres objízdné trasy



a) 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. Zbylé spotřeby jednotlivých médií budou zajištěny návozem na stavbu v době přípravných prací.

b) 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.

c) 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.

d) 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.

e) 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.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

h) 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.

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

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

j) 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.

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

Definováno v STZ stavby.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

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

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

Definováno v samostatné části BOZP stavby

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

Definováno v kapitole B.2.1.i

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Přes přejezd nebude možné po dobu 5 dnů provozovat silniční dopravu. Vzhledem k tomu je nadefinována objízdna varianta pro silniční dopravu. Při uzavřeném přejezdu P2541/P2542 bude doprava svedena přes místní komunikace v okolí.

q) 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 Roudnice nad Labem.

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	
P2541/P2542	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	-	4				

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

- 1. 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.
- 2. 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.
- 3. 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.
- 4. 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).