

Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		..... Podpis: Datum:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	18.05.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Ondřej Vránek
Stavebník/Investor:		<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:		<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>	
Zástupce investora:		<b>Stavební správa západ</b>	
Adresa:		<b>Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9</b>	
		 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>	
Zhotovitel díla:		<b>VIAMONT Projekt, s.r.o.</b>	
Adresa:		Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice	
Kontakt:		T: +420 477 070 481 E: info@viamontprojekt.cz	
			
Zhotovitel části/objektu:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):		<b>Ing. Ondřej Vránek</b>	Specialista: -
Název stavby/akce:	<b>Doplnění závor na přejezdu P1714 v km 186,463 trati Plzeň - Žatec</b>		Označení investora: <b>S632000496</b>
			Zakázka: <b>13/2023</b>
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: <b>B</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>Souhrnná technická zpráva</b>		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:			Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: --- Formáty: ---	Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
Ing. Ondřej Vránek	Ing. Ondřej Vránek		
Kraj: Ústecký	Katastrální území: Viz. textová část	TUDU: Viz. textová část	Smluvní datum zpracování: <b>18.05.2024</b>
Označení investora:: Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podobjekt: Příloha: Revize:			
S 6 3 2 0 0 0 4 9 6 - P D P S - B - - - - - X X X X X X X X X - X X X - X X X X X X - 0 0 0 0			
[Prostor pro další informace]			



## Obsah

Obsah .....	2
B.1 Popis území stavby .....	3
B.2 Celkový popis stavby .....	6
B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	6
B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	8
B.2.3. Celkové technické řešení .....	9
B.2.4. Bezbariérové užívání stavby .....	9
B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	10
B.2.6. Základní charakteristika objektů .....	12
B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	12
B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	13
B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana .....	14
B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí .....	14
B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	14
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu .....	15
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	15
B.4.1. Počáteční stav .....	15
B.4.2. Cílový stav .....	15
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	16
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	16
B.7 Ochrana obyvatelstva .....	20
B.8 Zásady organizace výstavby .....	20
B.8.1. Technická zpráva .....	20
B.8.2. Výkresy .....	23
B.8.3. Harmonogram výstavby .....	23
B.8.4. Schéma stavebních postupů .....	23
B.8.5. Bilance zemních hmot .....	23
B.9 Celkové vodohospodářské řešení .....	23
B.10 Přílohy .....	23

## B.1 Popis území stavby

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

Železniční přejezd P1714 leží v km 186,463 celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Žatec Velichov.

Stavba je v souladu s charakterem území, dosavadní využití se nemění.

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

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

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

Nejsou výjimky.

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

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace.

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

(Zdroj: Dokumentace „Hornická činnost na ložisku Krásný Dvůr – Podbořany“, 06/2020)

**Geomorfologie** – Z pohledu regionální geomorfologie náleží zájmové území plzeňsko-trutnovské permokarbonské vnitroorogenní pánvi (Cháb et al. 2008). Území je situován v západní části středočeského permokarbonu, tzv. rakovnické pánvi. Nadloží tvoří bazální klastika a písčito-jílovité sedimenty, krásnodvorského (starosedelského) souvrství mostecké pánve, na severozápadě pak vulkanoklastika střezovského souvrství komplexu Doupovských hor a na severu neogenní jezerně-deltovými sedimenty mosteckého souvrství neproduktivní části žatecké delty mostecké pánve. Nejvýše se nacházejí pleistocenní spraše a sprašové hlíny. Podloží tvoří dílčí souvrství středočeského permokarbonu rakovnické pánve – kladenské, týnské, slánské a líšské. Ložisko je vázáno na svrchní část líšského souvrství, které se dělí na spodní rudohnědé arkóзовé pískovce a svrchní podbořanské arkóзовé pískovce.

**Geologie** – Oblast je situována severně od Podbořan. Matečnou horninou je svrchně karbonský podbořanský arkóзовý pískovec líšského souvrství. Podle stupně zvětrání arkóзовých pískovců lze oblast technologicky stratifikovat na svrchní a spodní zónu. Svrchní zóna, definovaná výplavem kaolínu nad 15% je mocná až 30 metrů, spodní zóna s výplavem do 15% je mocná až 100 metrů. V nadloží svrchní zóny jsou deponovány sekundární kaolínové jíly až písky v metrových mocnostech. Svrchní zónu produktivního souvrství tvoří jílové minerály s převahou triklinického kaolinitu nad illitem, montmorillonit a chlorit jsou podružné. Do hloubky ubývá kaolinitu, podíl ostatních jílových minerálů se zvyšuje. Distribuce Fe a přítomnost pseudomorfůz kaolinitu po živci svědčí o vzniku ložiska zvětráváním „in situ“ (Křelina et al. 1965, Kraus a Kužvart 1983).

**Hydrogeologické poměry** – Z hlediska hydrogeologického začlenění (Olmer et al. 2006) leží zájmové území v poměrně úzkém jihozápadním výběžku hydrogeologického rajonu 2132 Mostecká pánev – jižní část, omezeného ze SZ rajonem 6120 Krystalinikum v mezipovodí Ohře po Kadaň a z JV rajonem 5131 Rakovnická pánev. S ohledem na geologické podmínky lokality náleží do hydrogeologického rajonu 2132 pouze svrchní část horninového profilu (nadloží ložiska) budovaná písčito jílovitými sedimenty, řazená ke krásnodvorskému (starosedelskému) a střezovskému (vulkanogennímu) souvrství a severně od lokality i neogenními jezerně deltovémi sedimenty mosteckého souvrství neproduktivní části žatecké delty mostecké pánve. Tento nadložní sedimentární komplex (včetně kvartérního profilu) reprezentuje na lokalitě mělký zvodnělý obzor, jeho detailní charakteristiky jsou uvedeny níže. Kompaktní skalní podloží, náležející k pohřbenému okraji rajonu 5131 budují arkózové pískovce (svrchní šedé kaolinizované podbořanské a spodní rudohnědé) líňského souvrství, dále do podloží jsou pak rozlišeny slánské, týnské a kladenské vrstvy středočeského permokarbonu, vyplňujícího rakovnickou pánev. Vody vázané na komplex permokarbonských psefitů až psamitů mají autonomní oběh a tvoří hlubší zvodnělý horizont zájmového území, jeho charakteristika je uvedena níže. Kvartérní pokryv budují deluviální svahové a splachové jílovité a písčitojílovité hlíny a eolické sedimenty (spraše a sprašové hlíny). Dle podkladů investora je na základě výsledků ložiskového průzkumu očekávána mocnost pánevní výplně mostecké pánve včetně kvartérního pokryvu (celkově vedeno jako technologické skryvky – výkliz) průměrně 19 m. V permském podloží bude z technologických důvodů průměrně dobývána pouze cca 7 m mocná nejsvrchnější vrstva šedých kaolinizovaných podbořanských pískovců s vysokým podílem kaolínového výplavu a minimálním znečištěním.

#### Ložiska nerostných surovin

V řešeném území se vyskytují výhradní ložiska surovin: Kaštice-Vysoké Třebušice (kaolin). Stavba jej negativně neovlivní.

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

Biologický průzkum je v části *P.5 – Průzkumy pro oblast životního prostředí*.

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

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

Stavba se nenachází v chráněné oblasti, nenachází se v záplavovém nebo poddolovaném území.

Stavba se nachází mimo území soustavy Natura 2000. Nachází se v nadregionálním biokoridoru.

Inženýrské sítě jsou v dokumentaci zaneseny dle podkladů a vyjádření jejich správců. Před zahájením prací je nutné jejich vytyčení a při provádění prací respektovat jejich ochranná pásma,

tzn. v jejich blízkosti provádět výkopové práce ručně, neskladovat materiál, neparkovat a neodstavovat mechanismy. V případě kolize budou kabely ochráněny.

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

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

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

Stavba nemá vliv na výše uvedené.

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

Nejsou.

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

Pozemky ZPF ani PUPFL nejsou dotčeny.

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

Ve stávajícím režimu, pouze dílčí úpravy napájení s ohledem na osazení nového technologického objektu – viz samostatný *SO 03-86-01*.

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

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

Stavba nevyvolává žádné další investice.

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

*k. ú. Kaštice [664464]*

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
St.153	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	15		Zastavěná plocha a nádvoří	
343	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	77	Jiná plocha	Ostatní plocha	
314	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	54	silnice	Ostatní plocha	
348	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	95	dráha	Ostatní plocha	

477	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	95	Ostatní komunikace	Ostatní plocha	
483	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	54	silnice	Ostatní plocha	

## B.2 Celkový popis stavby

### Rozsah stavby:

- začátek stavby: km 186,457 (ZÚ kabel. trasy zabzař.)
- konec stavby: km 186,625 (KÚ kabel. trasy zabzař.)

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

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

Jedná se o změnu již dokončené stavby. Hlavním cílem stavby je doplnění závor na přejezdu P1714 v km 186,463 trati Plzeň hl.n. – Žatec Velichov za účelem zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu.

Celostátní dráha Plzeň hl.n. – Žatec Velichov, dle TTP je dráha vedena pod číslem 719, dle KJŘ pod číslem 160, traťový úsek 0502, definiční úsek I1 ŽST Kaštice. Trať není součástí evropské železniční sítě TEN-T.

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

#### b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

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

#### c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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

Předmětem stavby je rekonstrukce zabezpečení železničního přejezdu P1714, který je v současnosti zabezpečen světelným PZZ bez závor. Jedná se o úrovněvé křížení celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Žatec Velichov s komunikací III. třídy (III/2247).

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

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

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

Udělena Výjimka z minimálního standardu fyzické ochrany ze dne 10. ledna 2024 pod č.j. 2763/2024-SŽ-GŘ-O30. Doložena je v dokladové části.

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

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

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace.

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

Stavba se nenachází v chráněném území.

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

Celkový počet instalovaných výstražníků: 3 ks

Stavba se nedotýká hospodaření s dešťovou vodou. Celkové množství odpadů je minimální a jsou uvedeny v tabulce v příloze č. 1.

Odpady je možné recyklovat ve společnostech:

**AZS RECYKLACE ODPADU s.r.o. - Recyklační centrum stavebních odpadů – Libočany**, 439 75 Libočany, tel.: +420 737 225 640, e-mail: [info@azs98.cz](mailto:info@azs98.cz). Provozní doba: Po – Pá, 7:00 - 15:30 hod;

**EKOSTAVBY Louny s.r.o. - Recyklační středisko Žatec**, Areál na výjezdu ze Žatce směr Plzeň u silnice I/27 naproti ČS ŮMV, 438 01, Žatec, tel.: +420 415 654 094, e-mail: [ekostavby@ekostavbylouny.cz](mailto:ekostavby@ekostavbylouny.cz). Provozní doba: Po – Pá, 7:00 - 15:30 hod.

Zařízení uvedené výše je pouze informativního charakteru, slouží pro potřeby dokumentace a není pro zhotovitele závazné. Zhotovitel stavby po jejím ukončení zpracuje „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ spolu s výkazem o předcházení vzniku odpadu a nakládání s odpady. Výkaz je třeba předložit ve formátu xls, zároveň je třeba doložit k ověření údaje uvedené ve výkazu např. formou scanu vážních lístků, prohlášením uvedeného zařízení, že odpad v daném množství přijalo. Splněna přitom musí být podmínka 70% recyklace vzniklého odpadu.



Kovový šrot či elektroodpad bude prodán do sběru.

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

Stavba bude členěna na 3 etapy:

- přípravné práce (práce bez nároku na výluky železničního provozu)
- stavební postup
- dokončovací práce (bez nároku na výluky železničního provozu)

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

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

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

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

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

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

**l) orientační náklady stavby**

19 914 415,- Kč.

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

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

Na přejezdu P1714 bude vyměněno stávající PZS za nové s výstražníky se závorami.

Instalace nové technologie PZS proběhne do nově zřízeného technologického objektu.

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

Objekt u P1714 bude typový prefabrikovaný z lehčeného betonu, zateplený, s plochou střechou a temperován elektrickými topnými panely s montáží na strop. Rozměr (půdorys) TD bude 3x2 m.

### **B.2.3. Celkové technické řešení**

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

Předmětem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na železničním přejezdu P1714 v km 186,463. Nová technologie PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky, dle ČSN 34 2650 ed. 2 bude kategorie PZS 3ZBI.

Výstražníky budou plastové v LED provedení s pozitivní signalizací. Výška výstražníku bude 2,2m nad komunikací, situovány budou dle polohopisu a situačního schématu.

Závorové stojany budou zavedeného typu, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma. Závorová břevna nebudou opatřena břevnovými svítilnami.

Konfigurace výstražníků a závorových stojanů je následující:

- přejezd P1714 budou zabezpečovat 3 výstražníky se 2 závorovými stojany:
  - Závorový stojan s označením „A“ a výstražníkem „A“;
  - Závorový stojan s označením „B“ s výstražníky „B1“ a „B2“.

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

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 5 kVA.

- c) celková spotřeba vody**

Netýká se.

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

Viz B.2.1.i).

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

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

Netýká se.

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

Přejezd P1714 se nachází v extravilánu obce, technologie PZS proto nebude vybavena zařízením pro nevidomé. Stavba bude po realizaci plně umožňovat bezbariérové užívání a je v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **a) u tratí**

ověřením prostorové průchodnosti a měřením geometrické polohy koleje,

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

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

c) u zabezpečovacích zařízení prohlídkou a kontrolou venkovní i vnitřní části zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a provedení jejich funkčních zkoušek. Ověřením úplnosti a správnosti vzájemných závislostí a ověřením činnosti zařízení zkušební jízdou hnacího drážního vozidla a vyhodnocením výsledků těchto prohlídek, kontrol a měření z hlediska shody provedení stavby s ověřenou projektovou dokumentací. Funkční zkoušky zabezpečovacího zařízení za provozu musí být provedeny tak, aby neohrožily bezpečnost provozování dráhy nebo

provozování drážní dopravy, případně i silničního provozu. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

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

e) u staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobným provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit v rámci hlavní prohlídky anebo po jejím provedení. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v technické normě uvedené v příloze č. 5 pod položkou 149. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18 m, u zatímních mostních konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí, pokud byly navrženy projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Na tratích s rychlostí nižší než 200 km/h včetně se dále dynamická zatěžovací zkouška provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m, nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m, a u všech konstrukcí, u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se dynamická zatěžovací zkouška provádí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 4 m,

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

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

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

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

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

Nově instalované prvky interoperability budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability (dle Prováděcího Nařízení Komise EU 2023/1695) a budou doloženy ES certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně Technického souboru.

Tímto postupem je zabezpečena bezpečnost při užívání stavby.

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

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

#### **B.2.6. Základní charakteristika objektů**

##### SO 03-86-01 Přípojka napájení NN pro přejezd v km 186,463 (P1714)

##### **popis stávajícího stavu**

Stávající technologie PZS P1714 (AŽD-AC) je součástí technologie SZZ v SÚ ŽST Kaštice.

Samotná SÚ je napájena z rozvaděče RH01, který je umístěn v zádveří vstupu do VB Kaštice, a to přes třífázové přímé měření s hlavním jističem 3x40A/char.B.

V místnosti SÚ je umístěn rozvaděč R-ZZ, který obsahuje hlavní jistič 3x25A/char.C s vypínací cívkou (pro napájení SZZ Kaštice a přejezdů P1714 a P1715) a jistič 1x16A/char.B pro napájení klimatizace uvnitř místnosti SÚ.

##### **popis navrženého řešení**

Protože nová technologie PZS P1714 již nebude součástí SZZ Kaštice a bude umístěna v novém technologickém domku, je potřeba zajistit samostatné napájení + možnost zálohového napájení.

Napájení PZS P1714 bude realizováno přes stávající měření SÚ Kaštice (v rozvaděči RH01) a to doplněním jističe do rozvaděče RH01 (za stávající jistič 3x40A, resp. elektroměr), jistič bude mít hodnotu 3x16A/char.B.

U nového technologického domku PZS P1714 bude zřízena sestava dvou rozvaděčů, tvořená elektroměrovým rozvaděčem R-PZZ obsahující jistič 3x13A/char.B, dále přepínač pro možnost volby záložního napájení (dieselagregát) a přepětovou ochranou třídy C. Rozvaděč R-ZSA bude vybaven jističem 3x25A/char.B a vývodkou 63A/3+PEN (v krytí IP44) pro možnost připojení externího zdroje napájení PZS.

Přívod do rozvaděč R-PZZ z rozvaděče RH01 bude proveden novým kabelem CYKY-J 4x16. Přívod do rozvaděče AC uvnitř RD bude kabelem CYKY-J 4x10.

#### **B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

##### PS 03-01-31 Železniční přejezd v km 186,463 (P1714), PZZ

##### **popis stávajícího stavu**

Stávající přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) typu PZZ-AC. Dle ČSN 34 2650 ed. 2 se jedná o kategorii PZS 3SBI. Jedná se o křížení s komunikací III/2247.

Výstraha je odvozena od postavení jízdní cesty a volnosti přibližovacích úseků. V ŽST Kaštice jsou v provozu kolejové úseky vymezené počítači náprav typu Frauscher s kolovými čidly RSR180. Anulace u toho přejezdu není. Výstraha je ukončena po zrušení závěru výhybkového úseku V1-3. Část výstroje technologie PZS P1714 je ve skříní u přejezdu s označením SKU-S (skříň s transformátory), další část výstroje je umístěna ve stavědlové ústředně ŽST Kaštice.

#### **popis navrženého řešení**

Nově bude železniční přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným reléovým s elektronickými doplňky. Dle ČSN 34 2650 ed.2 bude navržená technologie kategorie PZS 3ZBI. Přejezd bude mít celé závory. Technologie PZS bude umístěna do nového technologického objektu, který bude umístěn v blízkosti samotného přejezdu. Výstražníky budou v LED provedení. U závorového stojanu „B“ bude umístěna plošina pro přístup k pohonu závory (je tam propustek). Osvětlovací stožár u výstražníku „A“ bude zrušen (ne v rámci tohoto provozního souboru), umožní tak lepší umístění nového závorového stojanu.

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

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 5 kVA.

#### **B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení**

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

Elektronický požární systém nebude zřizován, byla udělena výjimka O30.

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

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

Otvory pro odvětrání musí být zajištěny proti vniku hlodavců a zatékání dešťové vody

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

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky vyhlášky č. 87/2000 Sb. kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živic v tavných nádobách a příslušná ustanovení SŽ R14.

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

Samostatně je PBŘ v části D.3.

#### **B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana**

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

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

Netýká se.

##### **b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií**

Netýká se.

##### **c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby**

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 5 kVA.

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

Stavba nemá požadavky na hygienické, pracovní a komunální prostředí.

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

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

Pronikání radonu z podloží se stavby netýká.

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

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

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

Stavba nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou.

##### **d) ochrana před hlukem**

Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem.

##### **e) protipovodňová opatření**

Stavba se nenachází v zátopovém území, nevyžaduje protipovodňová opatření.

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

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



### B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

#### a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavba bude napojena na stávající rozvodnou síť Správy železnic.

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

Nebude zřizováno nové připojení.

#### c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury

Netýká se.

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

#### B.4.1. Počáteční stav

##### a) Popis současného stavu:

Stavba bude realizována v úseku Podbořany (mimo) - Kaštice (včetně). Provoz na trati je řízen podle předpisu *SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem* s účinností od 1. 7. 2022. Trať není vybavena ETCS, není zařazena do sítě TEN-T.

Trať Plzeň hl.n. – Žatec Velichov je řízena ze ŽST Blatno u Jesenice.

Výstraha je odvozena od postavení jízdní cesty a volnosti přibližovacích úseků. V ŽST Kaštice jsou v provozu kolejové úseky vymezené počítači náprav typu Frauscher s kolovými čidly RSR180. Anulace zde není. Výstraha je ukončena po zrušení závěru výhybkového úseku V1-3.

##### b) Parametry traťového úseku:

Traťový úsek:	Podbořany (mimo) - Kaštice (včetně)
Kategorie dráhy podle TSI INF:	P5/F3
Maximální traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Traťová třída zatížení:	C3
Prostorová průchodnost:	GCZ3
Druh zabezpečovacího zařízení:	automatické hradlo
Trakční soustava:	nezávislá
Největší povolená délka vlaku:	634 m
Normativ délky (N; Od; Oz):	390 m; 130 m; 100 m

#### B.4.2. Cílový stav

Traťová ani staniční technologie se stavbou nezmění. Indikační a ovládací prvky budou nadále na JOP ŽST Blatno u Jesenice.



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

Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby je řešen v části *B.8 Zásady organizace výstavby*.

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

### **a) terénní úpravy**

Drobné terénní úpravy se předpokládají pouze s úpravou terénu v okolí nového technologického objektu. Po realizaci stavebních prací bude upravený terén zatravněn.

### **b) použité vegetační prvky**

Nejsou použity.

### **c) biotechnická opatření**

Nejsou použita.

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

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

#### Ovzduší

#### **a) Realizace stavby**

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

Dalším zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek a emisí ze spalovacích motorů mechanismů budou motory stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Toto působení bude rovněž přechodné a nepřekročí období výstavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých znečišťujících látek na okolí považovat za nepodstatný, zodpovědným pracovníkem bude v tomto případě stavbyvedoucí.

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

#### **b) Provoz po realizaci**

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

## Hluk

V rámci rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení se hlukem z provozu rozumí zejména zvuková signalizace. Dle § 30 odst. 2 zákona se za hluk podle tohoto ustanovení nepovažuje zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z tohoto důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Zhotovitel stavby je povinen dodržovat hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, tj. v době od 7:00 do 21:00 hod. 65 dB. V projektu jsou uvedena technická a organizační opatření k omezení hluku při stavební činnosti.

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

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

## Voda

### a) Povrchová voda

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

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

### b) Záplavová území

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

Řešená stavba se nenachází v záplavovém území.

#### c) Podzemní voda

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

#### Půda

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

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

Stavba nevyžaduje dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu.

#### Odpady

Během stavby vzniknou výzisky a odpady různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem č.j. 45731/2012-ONVZ/1 účinná od 7. 1. 2013. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory).

Za původce odpadu je považován zhotovitel stavby. Při realizaci bude zajištěna min. 70% recyklace stavebních a demoličních odpadů. S kamenivem bude přednostně nakládáno jako s materiálem.

S odpady bude nakládáno dle platné legislativy, především v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

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

#### Mimolesní zeleň

Stavební činnost bude prováděna v dostatečné vzdálenosti od vzrostlé zeleně. S kácením mimolesní zeleně se neuvažuje.

Ochrana dřevin při stavební činnosti:

Výkopové práce a ochrana kořenů v chráněném kořenovém prostoru:

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Lesní zeleň

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

#### **c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Stanovisko je doloženo pod č.j. KUUK/016049/2024 v dokladové části.

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

Stanovisko je doloženo pod č.j. KUUK/016049/2024 v dokladové části.

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

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

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma se stavbou nemění.

## B.7 Ochrana obyvatelstva

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

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

## B.8 Zásady organizace výstavby

### B.8.1. Technická zpráva

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

Místo stavby nebude napojeno na technickou infrastrukturu.

#### b) přístup na stavbu po dobu výstavby

Přístup na staveniště bude po stávající komunikaci, případně po kolejích.

#### c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace ani demolice nejsou.

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

#### d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Přístup ke stavbě bude po stávajících pozemních komunikacích, případně po kolejích. Případné dočasné zábory pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby dle svých potřeb. V PD je uvažováno se zřízením ZS v rámci související stavby „Doplnění závor na přejezdech P1702 v km 163,692 a P1703 v km 169,358 trati Plzeň – Žatec“.

#### e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

V současnosti není pěší trasa přes přejezd bezbariérová. Po dobu rekonstrukce se nepředpokládá pohyb osob se sníženou schopností orientace.

#### f) bilance zemních prací

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

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

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

#### h) popis jednotlivých stavebních postupů

Stavba proběhne ve 3 etapách:

- |                    |         |
|--------------------|---------|
| 1. Přípravné práce | 4 týdny |
|--------------------|---------|

- |                      |         |
|----------------------|---------|
| 2. Stavební postup   | 5 dní   |
| 3. Dokončovací práce | 2 týdny |

### **Přípravné práce**

Délka trvání: 4 týdny

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

Do této skupiny prací lze zařadit:

- přípravu místa stavby
- provedení výkopů pro nové kabelové trasy a pro nové základy výstražníků
- výstavba technologického domku
- montáž technologie PZZ

### **Výluky železničního provozu**

Bez nároku na omezení železničního provozu.

### **Výluky silničního provozu**

Bez nároku na omezení silničního provozu.

### **Výluky zabezpečovacího zařízení**

Bez výluky.

### **Stavební postup**

Délka trvání: 5 dní

V rámci stavebního postupu bude provedeno:

- demontáž stávajícího PZZ
- osazení základů a nových výstražníků
- dokončení montáže technologie PZZ
- na konci výluky odzkoušení a zprovoznění PZZ

### **Výluky železničního provozu**

Rekonstrukci PZZ možno provést při zachování železničního provozu.

### **Výluky silničního provozu**

Silniční provoz přes přejezd zachován. Bude osazeno DZ „POZOR – PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ NENÍ V ČINNOSTI“.

### **Výluky zabezpečovacího zařízení**

Výluka PZZ (5 dní) na přejezdu. Výluka provozu DOZ v ŽST Podbořany, kvůli úpravě adresného SW (1 hodina).

### **Dokončovací práce**

Délka trvání: 2 týdny

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

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu.

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky.

**i) zásady požárně bezpečnostního řešení**

Řešeno v části B.2.8.

**j) provizorní stavy**

Stavba nevyžaduje provizorní stavy.

**k) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby**

Před přejezdem P1714 bude osazeno dopravní značení s textem „POZOR – PŘEJEZDOVÉ ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ NENÍ V ČINNOSTI“.

Zpracovaný návrh dopravně inženýrských opatření (DIO) je přílohou této STZ.

**l) požadavky na výluky veřejné dopravy (NAD)**

Rekonstrukce přejezdu P1714 nevyžaduje kolejovou výluky.

**m) ochrana životního prostředí při výstavbě**

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

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

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

**n) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavba nemá zásadní vliv na okolní stavby a pozemky.

**o) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby**

Stavba bude prováděna za úplné kolejové výluky (s výjimkou přípravných a dokončovacích prací).

**p) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

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

Cílem tohoto plánu je:

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

#### **q) odvodnění staveniště**

Ve stávajícím režimu.

#### **B.8.2. Výkresy**

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

#### **B.8.3. Harmonogram výstavby**

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

#### **B.8.4. Schéma stavebních postupů**

Vzhledem k charakteru stavby nebylo zpracováno.

#### **B.8.5. Bilance zemních hmot**

Vzhledem k charakteru stavby nebylo zpracováno.

### **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Netýká se.

### **B.10 Přílohy**

Příloha č. 1: Bilance odpadů; Výkaz produkce druhotných materiálů a stavebních a demoličních odpadů skupiny 17

Příloha č. 2: DIO

V Praze, 05/2024, Ing. Ondřej Vránek



Kat. č. odpadu	Kategorie	Název druhu odpadu	Jednotka	Provozní soubor (PS), stavební objekt (SO)		CELKEM
				PS 03-01-31	SO 03-86-01	
16 02 14	O	elektrošrot (vyřazená zařízení a přístr. nn - Al, Cu a vz. kovy)	t	1.800	-	1.800
17 01 01	O	prostý beton z demolic mostů	t	2.500	-	2.500

Výkaz produkce druhotných materiálů a stavebních a demoličních odpadů skup. 17	
Akce:	Doplnění závor na přejezdu P1714 v km 186,463 trati Plzeň – Žatec
ISPROFOND:	5423520078

Celkový objem všech druhotných materiálů a odpadů ze stavby	2.5	t
Celkový objem stavebních a demoličních odpadů a výzisku	2.5	t
z toho stavebního vhodného k recyklaci / k výzisku	2.5	t
z toho recyklováno / předáno k recyklaci / jako výzisk	2.5	t
tj. v %	100	%
Kritérium recyklace nejméně 70% stavebního a demoličního odpadu BYLO splněno		

kód odpadu / druhotného materiálu	název	druhotný materiál / odpad vhodný k recyklaci <small>(započítává se do základu stanoveného SFDI, OPD, RRF, CEF)</small>	množství druhotného materiálu / odpadu	z toho opětovně využito / předáno k recyklaci	podíl recyklace daného odpadu / materiálu tj. v %	splněna podmínka recyklace (viz *)	využito / recyklováno v rámci staby	využito / recyklováno mimo stavbu	uloženo na skládku	kontrolní součet	poznámka k recyklaci / likvidaci odpadu (IČO, IČZ/IČP, FIRMA, ADRESA, IČZÚ) <small>* vyplňuje se pouze v případě recyklace mimo stavbu ** v případě předání více či rozepsat podily v (t)</small>
			[ t ]	[ t ]	tj. v %	ano / ne	[ t ]	[ t ]	[ t ]		
170101	Beton	ano	2.5	2.5	100.0%		0	2.5	0	OK	
170102	Cihly	ano			0.0%					OK	
170103	Tašky a keramické výrobky	ano			0.0%					OK	
170106	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	ano			0.0%					OK	
170201	Dřevo	ano			0.0%					OK	
170202	Sklo	ano			0.0%					OK	
170203	Plasty	ano			0.0%					OK	
170204	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	podmíněně *)			0.0%					OK	
170301	Asfaltové směsi obsahující dehet	podmíněně *)			0.0%					OK	
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	ano			0.0%					OK	
170303	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	podmíněně *)			0.0%					OK	
170401	Měď, bronz, mosaz	ano			0.0%					OK	
170402	Hliník	ano			0.0%					OK	
170403	Olovo	ano			0.0%					OK	
170404	Zinek	ano			0.0%					OK	
170405	Železo a ocel	ano			0.0%					OK	
170406	Cín	ano			0.0%					OK	
170407	Směsné kovy	ano			0.0%					OK	
170409	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	podmíněně *)			0.0%					OK	
170410	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170411	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	ano			0.0%					OK	
170503	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	ne			0.0%					OK	
170505	Vytěžená jalová hornina a hlušina obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170506	Vytěžená jalová hornina a hlušina neuvedená pod číslem 17 05 05	ne			0.0%					OK	
170507	Štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170508	Štěrky ze železničního svršku neuvedené pod číslem 17 05 07	ano			0.0%					OK	
170601	Izolační materiál s obsahem azbestu	ne			0.0%					OK	
170603	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	ne			0.0%					OK	
170605	Stavební materiály obsahující azbest	ne			0.0%					OK	
170801	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami	podmíněně *)			0.0%					OK	
170802	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	ano			0.0%					OK	
170901	Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť	podmíněně *)			0.0%					OK	
170902	Stavební a demoliční odpady obsahující PCB (např. těsnící materiály obsahující PCB, podlahoviny na bázi pryskyřic obsahující PCB,	podmíněně *)			0.0%					OK	
170903	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	ano			0.0%					OK	
OPM 1	Štěrky ze železničního svršku	ano			0.0%					OK	
OPM 2	Kolejnice a drobné kolejivo (výzisk)	ano			0.0%					OK	
OPM 3	Betonové pražce (výzisk)	ano			0.0%					OK	
OPM 4	Dřevěné pražce (výzisk)	ano			0.0%					OK	
OPM 5	Dřevo	ne			0.0%					OK	
OPM 6	Ostatní výzisk	ano			0.0%					OK	

Legenda

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

DIO Kaštice, III/2247 - žel. přej. **P1714** , přechodné DZ (zabezpečovací zařízení mimo provoz)

Světelné zařízení po dobu vypnutí zakrýt.

