

Orientační schéma: <div style="text-align: center; margin-top: 20px;"> </div>			Razítko oprávněné osoby:		
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:		
002	06/2022	Zpracování požadavků SŽG	Martin Rynda		
001	10/2021	Zpracování připomínek	Martin Rynda		

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	<div style="margin-top: 10px;"> SPRÁVA ŽELEZNIC </div>
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel:	VIAMONT Projekt, s.r.o.		
Adresa:	Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice		
Kontakt:	T: +420 602 320 417 E: info@viamontprojekt.cz		
Zhotovitel:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:
Martin Rynda	Ing. Peter Lastovecký	Dle jednotlivých PS, SO	Ing. Lastovecký, Ing. Vránek

Název stavby/akce:	Rekonstrukce přejezdu v km 21,609 (P2510) v úseku Straškov – Břiza obec				S-kód:	S632000217
Název části:	Souhrnná technická zpráva				Zakázka:	05/2021
Název objektu:	-				Označení části:	B
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva				Číslo objektu/komplexu:	-
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		Číslo přílohy: - Paré:		
Ústecký	Straškov [756288]	0831 08				
Dokumentace:						
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:			
DUSP	08/2021	-	-			
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:		
S 6 3 2 0 0 0 2 1 7	_ 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 _ 0 0 2		

OBSAH

B.1	Popis území stavby.....	3
B.2	Celkový popis stavby.....	9
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	9
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
B.2.3	Celkové stavebně technické a technologické řešení	12
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	13
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	13
B.2.6	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	16
B.2.7	Základní technický popis stavebních objektů	17
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	19
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	21
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí.....	21
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	21
B.3	Připojení stavby na technickou infrastrukturu	22
B.4	Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	22
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	23
B.7	Ochrana obyvatelstva	25
B.8	Zásady organizace výstavby	25
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	28
B.10	Přílohy	28

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

Železniční přejezd P2510 leží v žkm 21,609 na regionální trati Libochovice (mimo) – Vraňany (mimo) na křížení se silnicí III. třídy III/24044 v k.ú. Straškov [756288].

Železniční přejezd se nachází v extravilánu obce Straškov-Vodochody.

Využití území se stavbou nezmění.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

Stavba „Rekonstrukce přejezdu v km 21,609 (P2510) v úseku Straškov – Bříza obec“ úzce souvisí se stavbou „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 20,247 (P2509) v úseku Straškov – Bříza obec“. Tyto stavby je nutné při realizaci vzájemně koordinovat.

- b) **informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území**
Nejsou.

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

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace „H“.

- d) **geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod**

Geologie a geomorfologie

(zdroj: Územně analytické podklady pro ORP Roudnice nad Labem – 2021)

Základní regionálně geologickou jednotkou tvořící stavbu území je středočeská oblast, která se stýká s krušnohorskou oblastí podél tzv. litoměřického hlubinného zlomu, jehož průběh lze lokalizovat přibližně do linie jižní okraj Doupovských hor a jižní okraj Českého Středohoří. Styky mezi jednotlivými základními regionálně geologickými jednotkami jsou většinou zakryty sedimenty České křídové tabule a vulkanickými horninami vulkanických komplexů.

Na geologické stavbě zájmového území se kromě c) kvartérních uloženin podílejí dvě základní geologické jednotky: a) sedimenty České křídové pánve marinního, podstatně méně i kontinentálního původu a b) soliterní vulkanity při okraji Českého středohoří.

a) celé území je součástí České křídové pánve, budované v této oblasti vápnitými horninami, především slínovci, opukami, slíny (Poohří) a v omezené míře i vápnitými pískovci. Geologické podloží v zájmovém území tvoří převážně horniny mezozoika, středního až spodního turonu, bělohorského souvrství, prachovce a spongilické písčité slínovce. Tyto horniny jsou v širším okolí místy překryty kvartérními sedimenty jsou to: fluvialní převážně písčito-hlinité sedimenty v nivách, spraše, sprašové hlíny a fluvialní písčité štěrky.

b) pozůstatkem třetihorní vulkanické činnosti jsou v oblasti křídové pánve izolované kupy, z nichž v rámci regionu je jediná a nejvýznamnější hora Říp. Vznik hory Říp souvisí se sopečnou činností v době terciární, která byla v severních Čechách velmi intenzivní a vznikla jako odezva alpských horotvorných pochodů na tehdy již stabilizované části kontinentu. Jejím centrem bylo České středohoří a Doupovské hory. Říp, podobně jako Vinařická hora na Kladensku, Slánská hora na Slánsku, Kunětická hora na Pardubicku a Trosky v Českém ráji, představuje osamocený výběžek povrchových projevů této činnosti. Jedná se o čedičovou kupu dnes značně sníženou zvětráváním, se silnými suťovými vrstvami na úpatí.

c) z kvartérních sedimentů mají na území Podřipska největší zastoupení terasy Ohře (v Lounské oblasti) a Labe a Vltava (v Litoměřické oblasti). Území se vyznačuje plochým akumulacním povrchem údolních niv a nízkých říčních teras, přesypů a pokryvů vátých písků. Nejmladšími uloženinami jsou fluvialní písčité štěrky (svrchní pleistocén), které vyplňují údolní dno Labe. Na Podřipsku jsou hojnější kyselé říční štěrkopísky, méně vápnité spraše. Zvláštností dolního Poohří jsou proluvialní kužele tvořené smíšeným čedičovým a křídovým materiálem s obsahem pyropů (pyropové štěrky).

Geomorfologické členění rozděluje území na celkem 3 geomorfologické celky a následně nižší geomorfologické jednotky:

1. Celek Dolnooharská tabule (podcelek Řipská tabule, okrsky Perucká tabule, Krabčická plošina, podcelek Tereziánská kotlina, okrsky Lovosická kotlina, Roudnická brána, podcelek Hazmurská tabule, okrsek Klapská tabule). Do tohoto celku spadá naprostá většina území SO ORP.
2. Celek Středolabská tabule (podcelek Mělnická kotlina, okrsek Lužecká kotlina). Sem spadá pouze malé území v jihovýchodní části SO ORP.
3. Celek Ralská pahorkatina (podcelek Dokeská pahorkatina, okrsek Úštěcká pahorkatina).

Geomorfologický okrsek Krabčická plošina se nachází ve východní a severovýchodní části Řipské tabule. Jedná se o členitou pahorkatinu tvořenou turonskými slínovci, písčitými slínovci a spongility, z velké části zakrytými kvartérními fluvialními a eolickými sedimenty. Představuje typický erozně akumulací reliéf staropleistocenních teras Vltavy a Labe, krytých většinou würmskými sprašemi. Geomorfologicky vyniká opuštěné údolí Vltavy z doby III. terasy západně od vulkanické kupy Řípu, která podmínila složitý vývoj vodních toků v této oblasti. Území je silněji denudováno na severu, v povodí Čepele. Nejvyšším bodem je Říp (459 m n. m.), významné body oblasti pak jsou vrchy Na horách (220 m n. m.), Škarechov (269 m n. m.), Vejčina (200 m n. m.).

Nerostné suroviny

(zdroj: Územně analytické podklady pro ORP Roudnice nad Labem – 2021)

Na území ORP Roudnice nad Labem jsou ověřeny zásoby štěrkopísku, keramických nežáruvzdorných a žáruvzdorných jílu, kvalitních pískovců a jílovitých vápenců. Veškerá probíhající těžba je realizována povrchovým způsobem.

Štěrkopísky

Ložiska štěrkopísků na území okresu jsou vázána na terasové akumulace Labe a Ohře. V menší míře jsou využívány písky eolického původu, vzniklé vyvátím jemnozrnného materiálu z terasových štěrkopísků.

Na území ORP Roudnice nad Labem jsou těžena dvě výhradní ložiska štěrkopísků. Pokud se týká roční produkce jsou nejvýznamnější těžená výhradní ložiska: Straškov, Račice – Předonín 1 a 2 a dále těžené nevýhradní ložisko Dobříň jih 1.

Z vývoje produkce a pohybu zásob na ložiskách štěrkopísků v Ústeckém kraji vyplývá relativně vysoké procento postupně ukončovaných těžeb z důvodu úbytku vytěžitelných a evidovaných zásob. Z důvodu zamezení deficitu štěrkopískových surovin je zvažována i koncepce zajištění náhradních zdrojů, po ukončení a zahrazení těžby v některých lokalitách (Račiněves, Podluský, Dobříň apod.), přitom kromě kapacitního objemu těžby svou roli hraje kvalitativní hledisko těžené suroviny.

Nejvýznamnější netěžená ložiska štěrkopísků jsou Cítov 2 - Kostomlaty pod Řípem s DP Kostomlaty pod Řípem a DP Kostomlaty pod Řípem 1, dále ložisko Kyškovice - Vědomice, Podluský - Přestavky, Podluský - Roudnice, Račice u Štětí - Dobříň, Černěves - Chodouny, Černouček - Jevíněves, Straškov - Račiněves a Ledčice.

Ložiska keramických nežáruvzdorných a žáruvzdorných jílu

Za rezervní ložisko cementářských korekčních sialitických surovin a jílovitých vápenců je v řešeném území považováno ložisko Rohatce.

Ložiska pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu

Na území ORP Roudnice nad Labem je evidováno 1 těžené ložisko kamene pro hrubou a ušlechtilou kamenickou výrobu. Jedná se o regionálně významné ložisko kvalitních pískovců Charvatce - Mšené Lázně. Ložiskový potenciál není ve srovnání s ostatními surovinami velký, je však zajímavý z pohledu surovinových a petrografických typů těžených ložisek.

Vápenické a cementářské suroviny

Na území ORP Roudnice nad Labem je evidováno jedno ložisko jílovitého vápence Radovesice, které okrajově zasahuje do k.ú. Žabovřesky nad Ohří. Ložisko spolu s ostatními v okolí (Úpohlavy - západ a Želechovice) tvoří surovinovou základnu Čížkovické cementárny pro další desetiletí.

Specifické suroviny

Přírodní památka Slatiniště u Vrbky je významným zdrojem slatinného peloidu, používaného k léčebným účelům ve Mšeném-lázních. Podmínky jeho odběru se řídí plánem, který respektuje navrhované ochranné podmínky zvláště chráněného území a byl odsouhlasen místně příslušnými orgány ochrany přírody.

Hydrologické poměry

(zdroj: Územně analytické podklady pro ORP Roudnice nad Labem – 2021)

Řešené území je rozděleno z části na povodí Ohře a z části na povodí Labe, přičemž řeka Labe je hlavním vodním tokem oblasti. Labe je dle Strahlera tokem nejvyššího řádu v ČR, konkrétně

VIII., Ohře je pak tok VI. řádu. Ostatní toky jsou přítoky obou hlavních vodních toků, k významnějším patří Brníkovský, Hvíždalecký a Mšenský potok, také Úštěcký potok, Obrtka, Dobřinská strouha nebo rameno Malá Ohře.

Větší plochy představují západně od Roudnice jezera vzniklá po těžbě štěrkopísků. Jedno z nich bylo přetvořeno ve známý Račický veslařský kanál. K menším vodním plochám patří rybníky severně od Roudnice a u Budyně (rybník Křepelka), dále pak slepá či poloslepá ramena Ohře.

Území SO ORP Roudnice nad Labem spadá celkem do 4 hydrogeologických rajónů:

1. 1172 Kvartér Labe po Vltavu: Okrajově ve východní části SO ORP, litologický typ štěrkopísek, svrchní kolektor, fluvialní sedimenty, mocnost sedimentů 5 – 15 m, průlinová propustnost, hladina podzemní vody volná.
2. 1180 Kvartér Labe po Lovosice: V severozápadní části podél Ohře, litologický typ štěrkopísek, svrchní kolektor, fluvialní sedimenty, mocnost sedimentů 5 – 15 m, průlinová propustnost, hladina podzemní vody volná.
3. 4523 Křída Obrtky a Úštěckého potoka: Severně od Labe, litologický typ pískovce a slepence, vrstevný kolektor, mocnost větší než 50 m, propustnost průlino – puklinová, hladina podzemní vody volná.
4. 4530 Roudnická křída: Jižně od Labe, litologický typ prachovce, vrstevný kolektor, mocnost 15 – 50 m, propustnost průlino – puklinová, hladina podzemní vody volná, napjatá.

Zdroje vod

(zdroj: Územně analytické podklady pro ORP Roudnice nad Labem – 2021)

Na území ORP Roudnice nad Labem se nachází několik významných vodních zdrojů s vyhlášeným ochranným pásmem:

- vrt HS1 - studna Prdlavka (Podluský) a dva vrty u Vladimírova (k.ú. Kleneč) , PHO 2. stupně
- zářezy na pravém i levém břehu potoka - k.ú. Martiněves, PHO 1. stupně
- jímací území Mšené-lázně - Budyně nad Ohří, PHO 2
- zářezy v k.ú. Rovné , PHO 1. a 2a
- studna v k.ú. Ctiněves, PHO 1.
- studna v k.ú. Vrbice u Mšeného-lázní, PHO 2a
- vrt VĚ2 v k.ú. Vědomice, PHO 1
- jímací území Obrtka - Úštěcký potok, PHO 2

Z hlediska řešeného území byly na základě dat získaných z hydrologického informačního systému VÚV TGM, v.v.i. vyhodnoceny pro rok 2015 veškeré odběry povrchových a podzemních vod. Celkový odběr povrchových vod se pohybuje okolo 640 m³/rok. U podzemních vod se odběr pohybuje okolo 1000 m³/rok.

Přírodní minerální vody a přírodní léčivé zdroje

Prameny podzemních vod v blízkosti Mšeného jsou známy odedávna, na jejich základě byly založeny lázně v roce 1776. Jedná se o prosté železnaté prameny, které se tvoří vyluhováním oxidů a hydroxidů železa v horninách. Základním přírodním léčivým zdrojem je slatina (peloid), aplikovaná v kombinaci s minerální vodou a pohybovou terapií.

Mšensko-lázeňský peloid má vynikající chemické složení a je odebírán v omezeném množství z tradičního ložiska, které se nalézá v přírodní rezervaci Vrbka v těsné blízkosti Mšeného-lázní. Zároveň se připravuje obnovení tradičních lázeňských pramenů SALVE a Ferdinandův, na kterých vlastně lázně před více než 200 roky vznikly.

K ochraně přírodního léčivého zdroje ložiska peloidu Vrbka lázeňského místa Mšené-lázně stanoví vyhláška č. 345/2013 ochranná pásma 1. a 2. stupně. Ochranné pásmo 1. stupně tvoří území, na kterém se nachází ložisko peloidu Vrbka. Území je tvořeno pozemkovými parcelami číslo 796/1 a 796/2 v katastrálním území Vrbka u Roudníčka a pozemkovou parcelou číslo 906/3 v katastrálním území Mšené-lázně. Ochranné pásmo 2. stupně zahrnuje údolí Podbradeckého potoka v rozsahu vyznačeném v grafické příloze.

K ochraně lázeňského místa Mšené-lázně je vyhlášeno vnitřní a vnější lázeňské území.

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

Vzhledem k rozsahu a charakteru stavby nebyl zpracován geotechnický, korozní, stavebně technický ani historický průzkum.

Kácení se nepředpokládá, proto dendrologický průzkum zpracován nebyl. Přejezd se nachází v extravilánu obce, kde se nepředpokládá výskyt chráněných živočichů. Biologický průzkum nebyl zpracován.

f) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v chráněném území.

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

Stavba se nenachází v záplavovém území.

h) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území, vliv stavby na stabilitu svahů

Stavba nemá vliv na okolní stavby a pozemky ani na stabilitu svahů.

Odtokové poměry kolem železničního přejezdu nebudou změněny.

Severně od železničního přejezdu se nachází chránění ložiskové území 09700000 Račiněves I. (štěrkopísky). Stavba do chráněného ložiskového území nezasáhne.

Stavba se nachází v ochranném pásmu nemovité kulturní památky Kostel svatého Václava v obci Straškov-Vodochody. Stavba do kulturní památky nezasáhne a ni ji nijak neovlivní.

i) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Požadavky na asanace, demolice nejsou, kácení dřevin se nepředpokládá.

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

Stavba si nevyžádá trvalé zábory pozemků zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

Stavba bude napojena na stávající silnoproudou síť Správy železnic, stavba nevyžaduje další napojení na stávající technické vybavení.

Stavba je a zůstane bezbariérová, rekonstrukci železničního přejezdu se zvýší nejen bezpečnost silničního a železničního provozu, ale i bezpečnost chodců na železničním přejezdu.

l) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje

Stavba se umísťuje na pozemky:

- v k.ú. Straškov [756288] (okres Litoměřice)

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
758	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	265	dráha	ostatní plocha	ochran. pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovité národní kulturní památky
393/1	Ústecký kraj, Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem-centrum, 40001 Ústí nad Labem, hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	708	silnice	ostatní plocha	ochran. pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovité národní kulturní památky
759	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	265	dráha	ostatní plocha	ochran. pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovité národní kulturní památky
745/1	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	734	dráha	ostatní plocha	ochran. pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovité národní kulturní památky

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
395/1	Obec Straškov-Vodochody, Straškov 2, 41184 Straškov-Vodochody	1	ostatní komunikace	ostatní plocha	ochran. pásmo nemovité kulturní památky, památkové zóny, rezervace, nemovité národní kulturní památky
st. 200	Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu: Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	265		zastavěná plocha a nádvoří	

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

Stavbou vznikne nové ochranné pásmo silnoproudé a zabezpečovací kabelizace.

Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné pásmo je shodný se seznamem pozemků, na který se stavba umísťuje (viz bod I) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje).

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

Předpokládaný termín realizace je 03-09/2023.

Stavba nevyvolává další investice.

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.

Jedná se o změnu již dokončené stavby. Stavba řeší rekonstrukci železničního přejezdu P2510 v km 21,6097, rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení vč. doplnění závor, a rekonstrukci železničního svršku v nevyhnutném rozsahu. Součástí stavby je i výstavba silnoproudé a slaboproudé kabelizace a nového technologického domku pro umístění technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ).

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

Stavba se nachází na regionální trati Libochovice (mimo) – Vraňany (mimo) na křížení se silnicí III. třídy II/24044 v katastru obce Straškov [756288], traťový úsek 0831 Libochovice (mimo) – Vraňany (mimo), definiční úsek 08 Budyně nad Ohří – Straškov, v žkm 21,609.

b) účel užívání stavby

Účel užívání stavby je provozování dráhy a drážní dopravy.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

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)

Přejezd P2510 se nachází na regionální jednokolejně neelektrifikované trati Libochovice – Vraňany. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži. V rámci stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 21,609 (P2510) v úseku Straškov – Bříza obec“ bude provedena výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) 3. kategorie se závorami, rekonstrukce přejezdové konstrukce, rekonstrukce železničního svršku v žkm 21,592 000 - 21,617 000 v délce 25 m. Výstavbou se nemění parametry trati, traťová ani staniční technologie. Stavba nemá vliv ani na dopravní a provozní technologii.

e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Stavba je navržena v souladu s platnou legislativou. Výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu s odchylným řešením z platných předpisů a norem, případně souhlasu s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení nejsou.

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

Dokumentace je určena k projednání s dotčenými orgány. Pro projednání dokumentace budou informace o tom, kde jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů uvedeny v této části.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Vzhledem k charakteru stavby není ochrana stavby potřebná.

h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí apod.

Stavba se nemá vliv na hospodaření s dešťovou vodou.

Produkované množství odpadů, dle jednotlivých PS, SO, je uvedeno v následující tabulce:

Kat. č. odpadu	Kategorie	Název druhu odpadu	Jednotka	Provozní soubor (PS), stavební objekt (SO)		CELKE M
				SO 02-10-01	SO 02-13-01	
07 02 99	o	PE podložky	kg	0,007		0,007
07 02 99	n	pryžové podložky	kg	0,017		0,017
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	3,230		3,230
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu	t		27,410	27,410
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	20,880	32,962	53,842
17 05 08	o	šterk z kolejiště	t	94,500		94,500
07 02 99	o	PE podložky	kg	0,007		0,007

Emise po dobu výstavby jsou zanedbatelné.

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

Předpokládaný termín realizace je 03-09/2023.

Stavba proběhne ve 3 etapách:

1. Přípravné práce – předpokládána délka 2 týdny
2. Rekonstrukce železničního přejezdu – předpokládána délka 8 dní
3. Dokončovací práce – 2 týdny

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na silniční ani železniční provoz na železničním přejezdu. Do této skupiny prací lze zařadit přípravu staveniště, provedení výkopů pro novou kabelizaci a pro nové základy výstražníků, pokládku kabelizace, výstavbu základů výstražníku. Pokud tyto práce nebo část těchto prací koliduje se stávajícím zabezpečením železničního přejezdu, budou provedeny až ve výluce silničního i železničního provozu – v druhé etapě stavby.

Výměna kolejového roštu, rekonstrukce železničního přejezdu, výkopy a výstavba základů výstražníku, které kolidují se stávajícím zařízením, osazení výstražníků a úprava komunikace budou prováděny za výluky silničního i železničního provozu v druhé etapě. Práce budou probíhat za vyloučení silničního a železničního provozu, ale pěší provoz v místě přejezdu musí zůstat zachován. Toto lze zabezpečit provizorním přístupovým přechodem (výdřevou).

Do třetí etapy, která bude probíhat bez nároku na výluky železničního i silničního provozu lze zařadit práce, které souvisí s ukončením stavební činnosti, např. uvedení staveniště, terénu do původního stavu, dokončení úpravy oplocení a zábradlí apod.

j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a zkušební provoz staveb, 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.

k) orientační náklady stavby

Cca 10 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba nenaruší ani nezmění stávající urbanistické a architektonické řešení.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Stavba se dělí na 1 provozní soubor PS a 2 stavební objekty SO:

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

PS 02-01-31 Železniční přejezd v km 21,609 (P2510), PZZ

D.2.1.1. Kolejový svršek a spodek

SO 02-10-01 Železniční přejezd v km 21,609 (P2510), železniční svršek

D.2.1.3 Přejezdy a přechody

SO 02-13-01 Železniční přejezd v ev. km 21,609 (P2510)

Provozní soubor PS 02-01-31 Železniční přejezd v km 21,609 (P2510), PZZ řeší technologickou část železničního přejezdu. Kromě technologické části dále řeší stavebně i výměnu stávajících výstražníků, výstavbu nové kabelizace vč. silnoproudé přípojky pro napájení železničního přejezdu. Nové výstražníky budou se závorami s pozitivní signalizací bez fotometrického dohledu. Výška výstražníku bude 2,2 m nad komunikací. Závorové stojany budou zavedeného typu s kontrolou celistvosti závorového břevna. Technologie PZS bude umístěna v novém technologickém objektu, který bude umístěn v blízkosti přejezdu. Objekt bude typový prefabrikovaný z lehčeného betonu, zateplený. Střecha bude valbová s vrchní krytinou z kanadských šindelů.

Stavební objekt Železniční přejezd v km 21,609 (P2510), železniční svršek řeší výměnu železničního svršku v délce 25 m v žkm 21,592 000 - 21,617 000. Rekonstrukce železničního spodku není předmětem projektové dokumentace.

Rekonstrukci železničního přejezdu vč. úpravy stávající komunikace řeší stavební objekt SO 02-13-01 Železniční přejezd v ev. km 21,609 (P2510).

Podrobný popis stávajícího stavu i navrhovaných úprav je v části B.2.6 a B.2.7 této zprávy i v dokumentaci jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů.

Vytěžený svršek bude ovzorkován ohledně přítomnosti nebezpečných látek.

b) celková bilance nároků všech druhů energií a teplé užitkové vody

Nové přejezdové zařízení bude napojeno na silnoproudý rozvod dráhy, který má pro doplnění závor a nových výstražníků dostatečnou kapacitou. Předpokládaný odběr je 4,2 kW.

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

Kat. č. odpadu	Kategorie	Název druhu odpadu	Jednotka	Provozní soubor (PS), stavební objekt (SO)		CELKEM
				SO 02-10-01	SO 02-13-01	
07 02 99	o	PE podložky	kg	0,007		0,007
07 02 99	n	pryžové podložky	kg	0,017		0,017
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné	t	3,230		3,230
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu	t		27,410	27,410
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop	t	20,880	32,962	53,842
17 05 08	o	štěrka z kolejiště	t	94,500		94,500
07 02 99	o	PE podložky	kg	0,007		0,007

Odpady kategorie „o“ lze zlikvidovat na skládce odpadů SONO PLUS, s.r.o. Čížkovice, Želechovice 48, 410 02 Lovosice nebo na skládce FCC Uhy, provozovatel FCC Uhy, s.r.o. Uhy, 273 24 Velvary.

Odpady kategorie „n“ lze zlikvidovat např. ve společnosti AVE Kralupy s.r.o., O. Wichterleho 810, 278 01 Kralupy nad Vltavou.

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

Stavba nemá žádné požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Stavba se nenachází na elektrifikované trati. Od stávajících energetických vedení je v dostatečné vzdálenosti a technické provedení stavby je v souladu s platnými předpisy a normami.

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

Technicko-bezpečnostní 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 neohrozily 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.

Tímto postupem je zabezpečena bezpečnost při užívání stavby.

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

Stavba se nenachází na elektrifikované trati. Korozní průzkum nebyl zpracován. Stavba nevyžaduje žádnou nadstandartní ochranu proti bludným proudům.

c) opatření zabraňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy, jeho monitoring

Stavba nevyžaduje opatření zabraňující nežádoucímu vstupu do uzavřeného prostoru dráhy a nejsou ani navržena.

d) zabezpečení a dohled nad kříženími dráhy s pozemními komunikacemi

Zabezpečení a dohled nad křížením dráhy řeší úprava stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení, které je podrobně popsáno v části D.1.1.3.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

- PS 02-01-31 Železniční přejezd v km 21,609 (P2510), PZZ

a) popis stávajícího stavu

Železniční přejezd v drážním km 21,609 s identifikačním číslem P2510 představuje křížení regionální dráhy Vraňany – Libochovice se silnicí III/24044. Traťový úsek Budyně – Straškov je bez traťového zabezpečovacího zařízení. V úseku je zavedeno telefonické dorozumívání. Chodník se u přejezdu a ani v jeho blízkosti nenachází. V současném stavu je přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži.

b) popis navrženého řešení

Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 21,609

Přejezd bude nově zabezpečen PZS s celými závory. Technologie PZS bude umístěna v novém technologickém objektu v blízkosti přejezdu. Technologický objekt bude napájen ze společné skříně přístrojové (SSP), která bude umístěna u přejezdu.

Typ technologie PZS

PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Dle ČSN 34 2650 ed.2 bude kategorie PZS 3ZBI. Instalovaná zabezpečovací zařízení musí být zavedeného typu. Pokud dodavatel použije zabezpečovací zařízení nezavedeného typu, musí zajistit jeho schválení ve smyslu směrnice Správa železnic č. 34.

Výstražníky a závorové stojany

Výstražníky budou nové v plastovém provedení s pozitivní signalizací bez fotometrického dohledu. Výška výstražníku bude 2,2m nad komunikací, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma. Závorové stojany budou zavedeného typu s kontrolou celistvosti závorového břevna, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma.

Zvonce

Budou použity elektronické zvonce s možností regulace hlasitosti.

Signalizace pro nevidomé

Přejezd se nenachází v intravilánu obce. Technologie PZS nebude vybavena signalizací pro nevidomé.

Umístění technologie PZS

Technologie PZS bude umístěna v novém technologickém objektu v blízkosti přejezdu. Objekt bude typový prefabrikovaný z lehčeného betonu, zateplený. Střecha bude valbová s vrchní krytinou z kanadských šindelů. Domek bude temperován elektrickými topnými panely s montáží na strop. Výška objektu bude pro dva 19-ti patrové reléové stojany.

Pro umístění technologického objektu budou použity základové patky ze ztraceného bednění.

Pod základy objektu bude zřízen základový zemnič tvořený zemnicím páskem 30x4 a čtyřmi zemnicími tyčemi. V každém rohu objektu bude zatlučena jedna tyč.

c) energetické výpočty

Předpokládaný příkon technologického objektu je cca do 4,2 kVA.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

D.2.1.1. Kolejový svršek a spodek

- SO 02-10-01 Železniční přejezd v km 21,609 (P2510), železniční svršek

a) popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P2510 v ev. km 21,609 leží na jednokolejně neelektrifikované regionální železniční trati Libochovice – Vraňany v úseku mezi ŽST Straškov a ŽST Budyně nad Ohří, TÚDÚ 083108. Přejezd se nachází v přímé, maximální traťová rychlost je zde stanovena na 50 km/h s lokálním omezením na 30 km/h při výjezdu ze stanice Straškov.

Řešený úsek se nachází v přímé, z hlediska sklonových poměrů se dle podkladů přejezd nachází v úseku s nulovým sklonem.

Kolejový rošt na přejezdu a jeho těsném okolí je tvořen kolejnicemi S49 a dřevěnými pražci s tuhým upevněním, dále jsou použity pražce betonové SB8. Stav kolejového roštu odpovídá svému stáří. Rozdělení pražců „c“, kolej je v okolí přejezdu bezstyková.

Kolejové lože je v nejbližším okolí podudržované, zanesené písčitou zeminou splavovanou do přejezdu při dešťových srážkách.

b) popis navrženého řešení

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce kolejového roštu, kolejového lože a zřízení odvodnění v oblasti přejezdu. Kolej bude směrem do okolní trati směrově a výškově upravena automatickou podbíječkou.

Z hlediska dráhy je stavební objekt vymezen takto:

Začátek: km 21,540 000 (začátek směrového a výškového vyrovnání kolejí)

Konec: km 21,670 000 (konec směrového a výškového vyrovnání kolejí)

Směrové a sklonové řešení kolejí

Řešený úsek se nachází v přímé. Niveleta koleje byla navržena s ohledem na možnost podbití koleje a výškového průběhu vozovky na přejezdu tak, aby průjezd vozidel byl co nejplynulejší, aby nedošlo ke zhoršení stávajícího stavu a aby navázání vozovky na stávající stav mohlo proběhnout na co nejkratší vzdálenost.

Poloměr zakružovacího oblouku lomů sklonu nivelety koleje jsou $R_v = 2\,000$ m.

Staničení koleje je vztaženo ke stávající poloze betonového hektometrovníku v km 21,500.

Kolejový rošt

V rámci prací na železničním přejezdu P2510 dojde k rekonstrukci stávající přejezdové konstrukce za novou (řeší SO 02-13-01). V této souvislosti dojde i k rekonstrukci kolejového roštu a kolejového lože.

Kolejový rošt bude tvořen dle požadavku kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích délky 2,42m s tuhým podkladnicovým upevněním K, v oblasti přejezdu budou použity ploché betonové přejezdové pražce s dvojitou žebrovou podkladnicí a upevňovadla s antikorozní úpravou. Nový kolejový rošt je navržen na délku kolejového pole, tj. 25,0 m. V navazujícím úseku ve směru staničení se v úseku se směrovým a výškovým vyrovnáním nachází 8 ks stávajících dřevěných pražců, tyto budou rovněž nahrazeny betonovými pražci délky 2,42m včetně nových upevňovadel, kolejnice zůstanou stávající.

Po vložení kolejového pole bude kolej, s ohledem na navazující úseky trati, svařena do bezстыkové koleje. Rozdělení pražců bude „c“.

D.2.1.3 Přejezdy a přechody

- SO 02-13-01 Železniční přejezd v ev. km 21,609 (P2510)

a) popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P2510 v ev. km 21,609 se nachází na komunikaci III. třídy spojující obec Straškov s Břízou. Přejezd je tvořen živičnou konstrukcí mezi doplňkovými vnitřními kolejnicemi, vně koleje je živičná konstrukce dotažena až ke kolejnicím. Šířka přejezdu je dle evidenčního listu 12,0 m, stavební délka přejezdové konstrukce 15,0 m, délka přejezdu 10,0 m. Vozovka komunikace je tvořena živičným krytem.

Vozovka je přes přejezd vedena v přímé, její sklon k přejezdu je ve směru od Straškova beze sklonu, za přejezdem ve směru do Břízy niveleta vozovky stoupá 1% a dále 3% sklonem.

Přejezd není vybaven odvodňovacím zařízením.

Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži po obou stranách přejezdu, max. rychlost silničních vozidel před přejezdem je 30 km/h. Přejezdové zabezpečovací zařízení projde rekonstrukcí, která je náplní souvisejícího PS 02-01-31.

b) popis navrženého řešení

Přejezdová konstrukce

Stávající živičná konstrukce bude vybourána a po zřízení konstrukcí železničního spodku a svršku bude zřízena nová živičná konstrukce – lehká dle Vzorového listu Ž 11.121.

Po definitivním dokončení prací na žel. svršku bude do lože zavibrováno výplňové kamenivo, na takto připravený podklad se budou rozprostírat vrstvy obalované živičné směsi.

Živičná přejezdová konstrukce z AB – lehká:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy, prokládaný kompozitem ACO 16+	tl. 170 mm
spojovací postřik PS-E	0,30 kg/m ²
dosypávka šterkového podkladu	

Úprava komunikace

Jedná se o silnici III. třídy č. 24044 v úseku mezi Straškovem a Břízou. Dle evidenčního listu přejezdu je na přejezdu zjištěna denní intenzita těžkých nákladních vozidel TNVred = 21 voz/24 h a intenzita silniční dopravy 654 voz/24 h. Návrh skladby konstrukce vozovky byl proveden dle vzorového listu SÚS Ústeckého kraje pro případ obnovy silnice po výkopových pracích, je zaměnitelný při splnění požadavků vyplývajících z intenzity dopravy na pozemní komunikaci.

Po zřízení obrusné vrstvy a všech zálevek budou krajnice dosypány recyklátem.

Konstrukce vozovky dle zásad obnovy SÚS Ústeckého kraje:

asfaltový beton pro obrusné vrstvy ACO 11+	tl. 50 mm
spojovací postřik PS-E	0,30 kg/m ²
asfaltový beton pro podkl. Vrstvy ACL 16	tl. 60 mm
spojovací postřik PS-E	0,30 kg/m ²
kamenivo stmelené cementem SC C 8/10	tl. 250 mm
CELKEM	tl. 360 mm

Vodorovné dopravní značení

Pro usměrnění provozu na přilehlé křižovatce bude doplněno vodorovné dopravní značení:

- ve směru od Straškova bude před závorovými břevny zřízeno VDZ – V5 „Příčná čára souvislá“ doplněná o V32a „Výstražný kříž“;
- ve směru od Břízy bude hranicí křižovatky zřízeno VDZ – V5 „Příčná čára souvislá“ doplněná o V32a „Výstražný kříž“;
- travnatý ostrůvek v křižovatce s komunikací vedoucí do areálu AgroZZN, a.s. - budou doplněny šrafy – V13a „Šikmé rovnoběžné čáry“.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Technologický objekt PZS u přejezdu P2510 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. Přenosný hasicí přístroj nebude instalován, jedná se o objekt do 10 m² (viz. příloha č. 1 TNŽ 34 2612). V technologickém objektu se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V objektu se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy.

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

Zhotovitel vypracuje před započítáním stavby „zásady opatření při úniku závadných látek“ nebo „havarijní plán“ (zhotovitel stavby zajišťuje ve smyslu ustanovení zákona 254/2001 Sb. Doplnění a upřesňování předloženého havarijního plánu včetně kontroly, jak jsou opatření

plněna. Dále zajišťuje potřebné prostředky pro ochranu staveniště před povodněmi, jejich skladování a obměňování.)

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - Podlaha: protipožární odolnost REI 30 minut
 - Stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - Strop: požární odolnost REI 30 minut
 - Dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém – nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň – A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-5 pro zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru:
 - Střešní krytina v systémové skladbě Broof (t1) podle ČSN EN 13 501-5
 - Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1 m (např. betonová dlažba a štěrk uložený na fólii či textilií) z důvodu zabránění prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých/hořlavých látek
 - Přejezdové komunikace pro požární techniku je do vzdálenosti 20 m od objektu

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

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

Pro technologický objekt bude použito nehořlavých materiálů.

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

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

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

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

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

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.“

Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné průvodní dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením vztahující se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

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

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

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

B.2.10 Hygienické řešení 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 nevyžaduje protipovodňová opatření.

f) ochrana před ostatními účinky – vlivem poddolování, výskytem metanu apod.

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

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Přejezd bude napojen na stávající distribuční síť Správy železnic.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stávající distribuční síť, na kterou bude stavba napojená, má dostatečnou kapacitu pro vybudování nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ).

Předpokládaný příkon činí 4,2 kW.

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) popis dopravního řešení včetně traťové a staniční dopravní technologie počátečního a cílového stavu, orientační návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření pro zajištění železniční dopravy po dobu stavby, požadavky na náhradní dopravu, dosažené zásadní dopravní parametry stavby (dynamický průběh rychlosti, propustnosti, linkové vedení, systémové jízdní doby apod.), napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se zachováním bezbariérového přístupu

Stavba nemá vliv na dopravní a provozní technologii. Dopravní a provozní technologie se stavbou nezmění.

V současnosti je pravidelná osobní železniční doprava provozována v úseku trati Vraňany – zastávka Bříza obec a v ⑥, † od 2.4. do 31.10 v úseku trati (Straškov –) Bříza obec – Libochovice. Po dobu výstavby bude v TÚ Straškov – Budyně nad Ohří nepřetržitá výluka 14 dní. Vlaky osobní dopravy budou ukončeny v ŽST Straškov a v úseku Straškov – Bříza obec, resp. Straškov – Libochovice budou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou (NAD).

Výpočet NAD:

- PO – PÁ: 15 vlaků denně sudý směr, 15 vlaků denně lichý směr, délka NAD 2,5 km, výluka 14 dní
- ⑥ a v †: 2 vlaky denně sudý směr a 2 vlaky denně lichý směr, délka NAD 26 km, výluka 2 x ⑥ a 2 x †.

$2 \times 15 \times 2,5 \text{ km} \times 14 + 2 \times 2 \times 26 \text{ km} \times 4 = 1466 \text{ km}$ celkem

b) bezbariérová opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace

Stavba je bezbariérová již v současnosti

c) dopravní řešení z hlediska automobilové, cyklistické a pěší dopravy

Stavba nijak neovlivní stávající dopravní řešení. Silniční provoz i provoz pro pěší bude i nadále umožněn přes stávající železniční přechod tak, jako v současnosti.

d) doprava v klidu

Netýká se.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Stavba se nachází v na okraji zastavěné části města bez vegetace. Terénní úpravy jsou minimální a souvisí s úpravou stávajících chodníků. Přílehlé plochy kolem chodníků budou upraveny do původního stavu.

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

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady, půda a horninové prostředí vliv na přírodu a krajinu – zvláště chráněná území, významné krajinné prvky, územní systém ekologické stability, krajinný ráz, přírodní parky, dřeviny, památné stromy, rostliny a živočichy, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod., vliv na území soustavy Natura 2000**

Umístění záměru

Záměr se nachází v extravilánu obce Straškov-Vodochody, katastrální území Straškov [756288], spadající do obce s rozšířenou působností Roudnice nad Labem v Ústeckém kraji. Záměr se nenachází v chráněném území, v obci se vyskytují nemovitě kulturní památky, ale záměr do nich nezasáhne ani je nijak neovlivní.

Záměr se nenalézá v CHKO ani na území Natura 2000.

Ovzduší

Kvalita ovzduší hodnocena k imisním limitům, které určují přípustnou úroveň znečišťování ovzduší. Hodnoty pro jednotlivé látky, které ovzduší znečišťují jsou stanoveny v příloze č. 1 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší, v platném znění.

V případě krátkodobých koncentrací je v příloze stanoven i tolerovaný počet překročení limitních hodnot v průběhu kalendářního roku.

V provozu stavba nemá vliv na imise látek znečišťujících kvalitu ovzduší.

Během výstavby může dojít krátkodobě ke zvýšení imisi látek znečišťujících kvalitu ovzduší, ale vzhledem k velikosti stavby se nepředpokládá překročení limitů.

Výstavba ani provoz nebude představovat riziko pro životní prostředí.

Ochrana čistoty vod

Stavba v provozu nemá vliv na čistotu vod.

Po dobu výstavby z hlediska ochrany vod před znečištěním je zapotřebí, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k únikům ropných produktů. Motory mechanizačních prostředků musí být správně seřizeny na minimální, normou stanovené

exhalace a nesmí být zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u používané mechanizace zkontrolovat a udržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k úniku těchto látek do půdy.

Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN 65 6060 následující druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké (drumy), kanistry ocelové, dopravní konve, kanistry z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů.

V prostorách stavby je zakázáno mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravy ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly. Dále je zakázáno používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a dalšími ropnými látkami, při jejich případné výměně nebo doplňování v prostorách stavby je zapotřebí dbát zvýšené opatrnosti, aby se zamezilo možnosti jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s výše uvedenými opatřeními. Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření. Zastavení úniku se provádí utěsněním otvoru, trhlin, uzavřením ventilů, zachycováním kapaliny z havarovaných prostředků do vhodných nádob, vyčerpáním kapaliny z havarovaného prostředku. Je nutné zastavit další rozlévání již vyteklé kapaliny hrázkováním zaplaveného území např. pomocí trámů, přechodným hrazením příkopů. V případě většího rozsahu úniku je potřeba přivolat příslušníky profesionálního Hasičského záchranného sboru. Uniklé látky je zapotřebí soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jímek a následně odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných ropných látek se provádí posypem VAPEXU či jiného vhodného sorpčního materiálu. Nasáklý sorbent se sbírá do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina budou odvezeny ke spálení. V případě, že přes všechna opatření k úniku ropných látek dojde, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, je nutné neprodleně vyrozumět Městský úřad – odbor životního prostředí a HZS Středočeského kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah úniku, druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Zhotovitel musí na stavbě disponovat mobilní havarijní soupravou.

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

Stavba nemá významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí v území. Vyjádření je v dokladové části „H“.

c) popis souladu záměru s oznámením záměru dle zákona o posuzování vlivů na životní prostředí

Svým charakterem stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí č. 100/2001 Sb. a ve znění pozdějších předpisů. Vyjádření je v dokladové části „H“.

d) 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

a) opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany

Stavba nevyžaduje opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany.

b) prevence závažných havárií

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

B.8 Zásady organizace výstavby

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Staveniště nevyžaduje napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Přístup na staveniště je zajištěn stávajícími pozemními komunikacemi.

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

Stavba nevyžaduje ochranu okolí staveniště ani nemá požadavky na asanaci, demolice nebo kácení dřevin.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Pro staveniště se předpokládá částečné zabor pozemku v k.ú. Straškov [756288]:

Parcelní číslo:	314/3
Obec:	Straškov-Vodochody [565679]
Katastrální území:	Straškov [756288]
Číslo LV:	751
Výměra [m ²]:	1482
Typ parcely:	Parcela katastru nemovitostí
Mapový list:	KMD
Určení výměry:	Graficky nebo v digitalizované mapě
Způsob využití:	manipulační plocha
Druh pozemku:	ostatní plocha

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Při rekonstrukci železničních přechodů je nutno zachovat pěší provoz. Pěší provoz bude zachován přes provizorní přejezd. Provizorní přechod bude bezbariérový.

f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Zemní práce jsou minimální. Přísun a odsun zemin bude probíhat formou „just-in time“, deponie zemin se nepředpokládá.

g) návrh postupu výstavby (časový plán, harmonogramy, etapizace, výluky apod.)

Předpokládaný termín realizace je 03-09/2023.

Stavba proběhne ve 3 etapách:

1. Přípravné práce..... 2 týdny
2. Stavební postup 1 8 dní
3. Dokončovací práce..... 2 týdny

Přípravné práce

Délka trvání: 2 týdny

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na silniční ani železniční provoz na železničním přejezdu. Do této skupiny prací lze zařadit přípravu staveniště, provedení výkopů pro nové kabelové trasy a pro nové základy výstražníků, výstavbu základů výstražníku a osazení technologického domku. Pokud tyto práce nebo část těchto prací koliduje se stávajícím zabezpečením železničního přejezdu, budou provedeny až ve výluce silničního i železničního provozu – ve druhé etapě.

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu

Výluky pro pěší

Bez omezení provozu pěších

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky zabezpečovacího zařízení

Stavební postup č. 1

Délka trvání: 8 dní

Snesení přejezdové konstrukce a kolejového roštu, rekonstrukce železničního přejezdu, osazení výstražníků a úprava komunikace u přejezdu. Dále lze provést práce, které nebyly provedeny v předešlém postupu z jakéhokoli důvodu. Práce budou probíhat za vyloučení železničního i silničního provozu. Pěší provoz musí zůstat zachován.

Výluky železničního provozu

Vyloučená traťová kolej v TÚ Straškov – Budyně nad Ohří.

Železniční provoz

V TÚ Straškov – Budyně nad Ohří železniční provoz přerušen po celou dobu trvání výluky. Nákladní železniční doprava bude přerušena úplně, osobní železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou (NAD) po celou dobu výluky. NAD bude zavedena v úseku ŽST Straškov – Budyně nad Ohří.

Silniční provoz

Silniční provoz přes přejezd po dobu trvání výluky zcela přerušen.

Výluky pro pěší

Pěší provoz přes provizorní přechod v místě stávajícího přejezdu.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Při souběhu se stavbou „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu v km 20,247 (P2509) v úseku Straškov – Bříza obec“ proběhne výměna kolejové desky v ŽST Straškov v noční výluce v rozsahu od výhybky č. 2 po vjezdové návěstidlo L a VL. Přejezdová zabezpečovací zařízení v km 12,960 a 23,742 budou vypnuta z činnosti. Stávající kabelizace, která je připojena do stávající kolejové desky bude odpojena. Následně bude stávající kolejová deska demontována a na její místo bude namontována nová. Nejdříve bude připojena stávající kabelizace. Budou přezkoušeny všechny indikační a ovládací prvky (bez nových PZS P2509 a P2510).

Před aktivací technologií PZS P2509 a P2510 budou přezkoušeny jejich ovládací a indikační prvky.

Přesný postup výluk bude stanoven výlukovým rozkazem.

Dokončovací práce

Délka trvání: 2 týdny

Do třetí etapy, která bude probíhat bez nároku na výluk železničního i silničního provozu lze zařadit práce, které souvisí s ukončením stavební činnosti, např. uvedení staveniště, terénu do původního stavu, dokončení úpravy oplocení a zábradlí apod.

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu

Výluky pro pěší

Bez omezení provozu pěších

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky zabezpečovacího zařízení

h) požadavky na postupné uvádění stavby do provozu (užívání), požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace výstavby

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

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

i) návrh objízdnych tras pro automobily, veřejnou dopravu, cyklisty a pěší, včetně průchodů pěších stavenišť v jednotlivých stavebních etapách (DIO)

Po dobu uzavření železničního přejezdu P2510 bude osobní i nákladní doprava směřující z e Straškova do Břízy odkloněna přes objízdnu trasu. Návrhy DIO jsou přílohou této zprávy

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

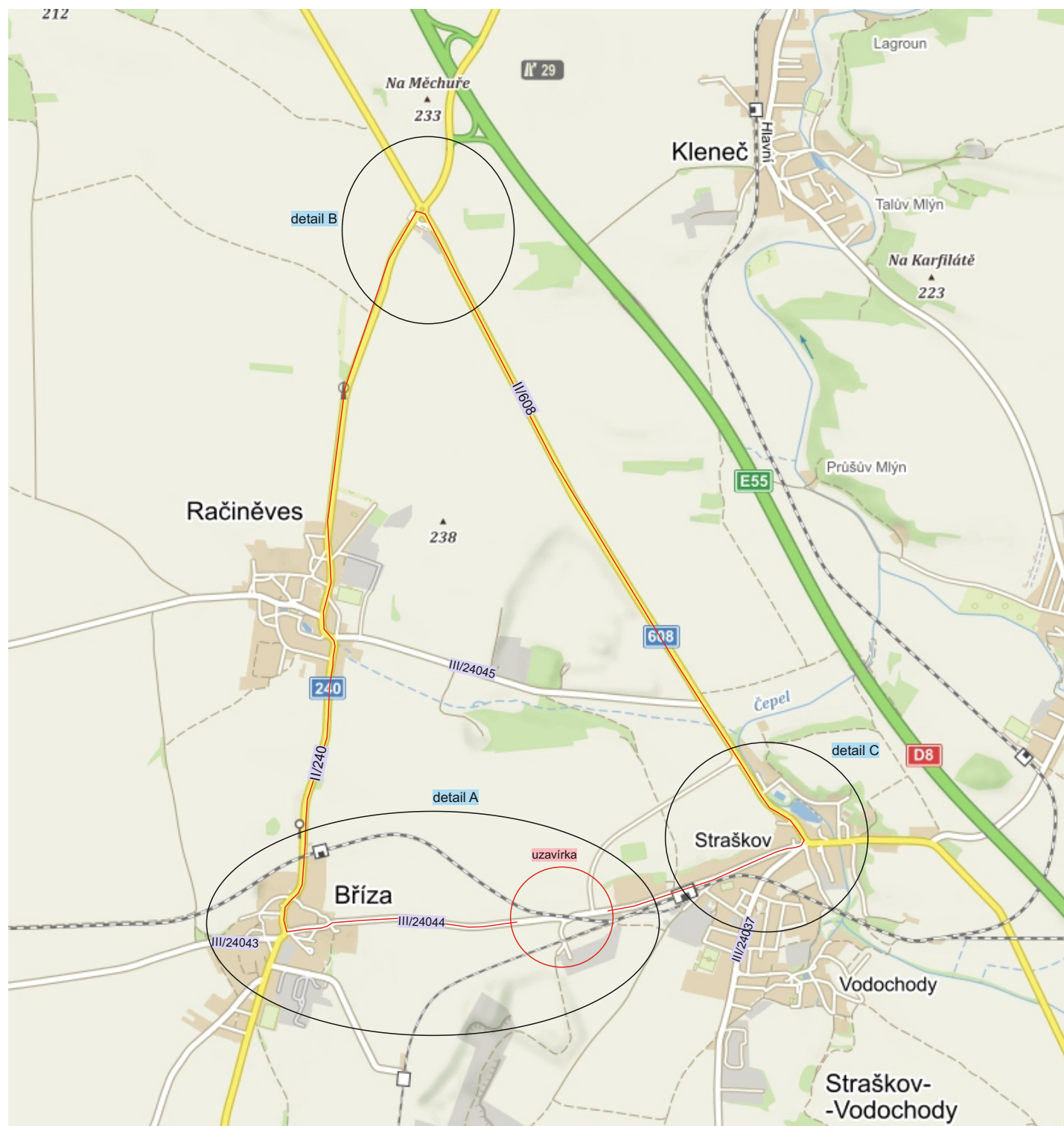
Stavba nemění stávající vodohospodářské poměry, proto není navrženo žádné vodohospodářské řešení.

B.10 Přílohy

Příloha č. 1: Návrhy DIO a objízdnych tras pro osobní a nákladní dopravu.

V Praze 10/2022

Vypracoval: Ing. Peter Lastovecký, Ing. Ondřej Vránek



DOPRAVNÍ ZNAČENÍ A ZARÍZENÍ

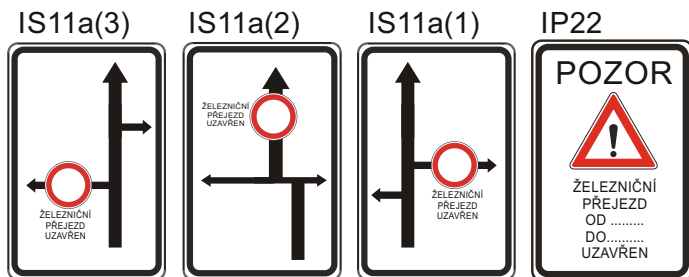
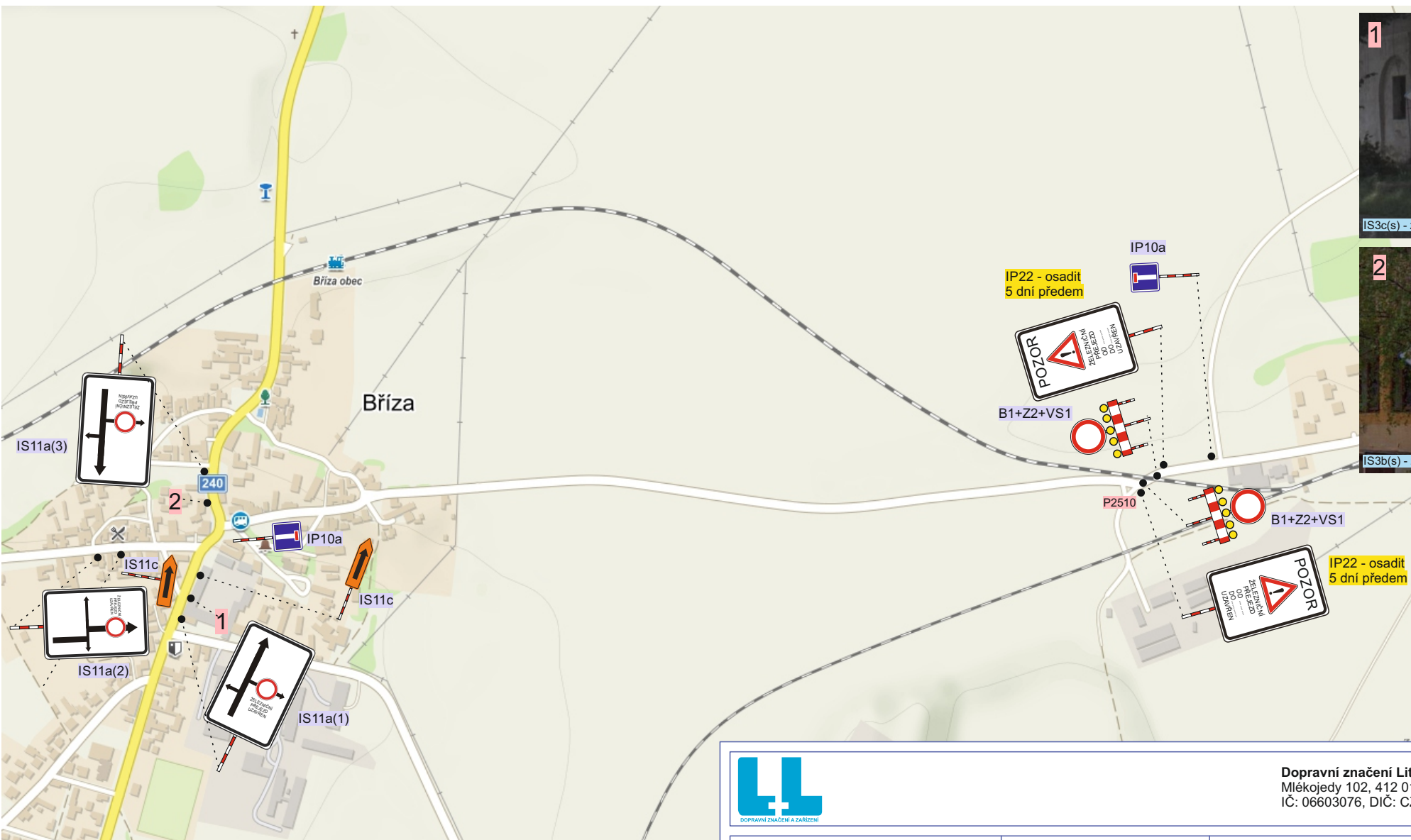
Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

Vypracoval: Tereza Řeřichová		Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš		Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Straškov - Vodochody		Kraj: Ústecký		Datum:	07/2022	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českobrodská 628, 190 11 Praha				Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P2510				Číslo zakázky:	220393	Číslo kopie:
				Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - širší vztahy				Číslo přílohy: 1	Měřítko:	



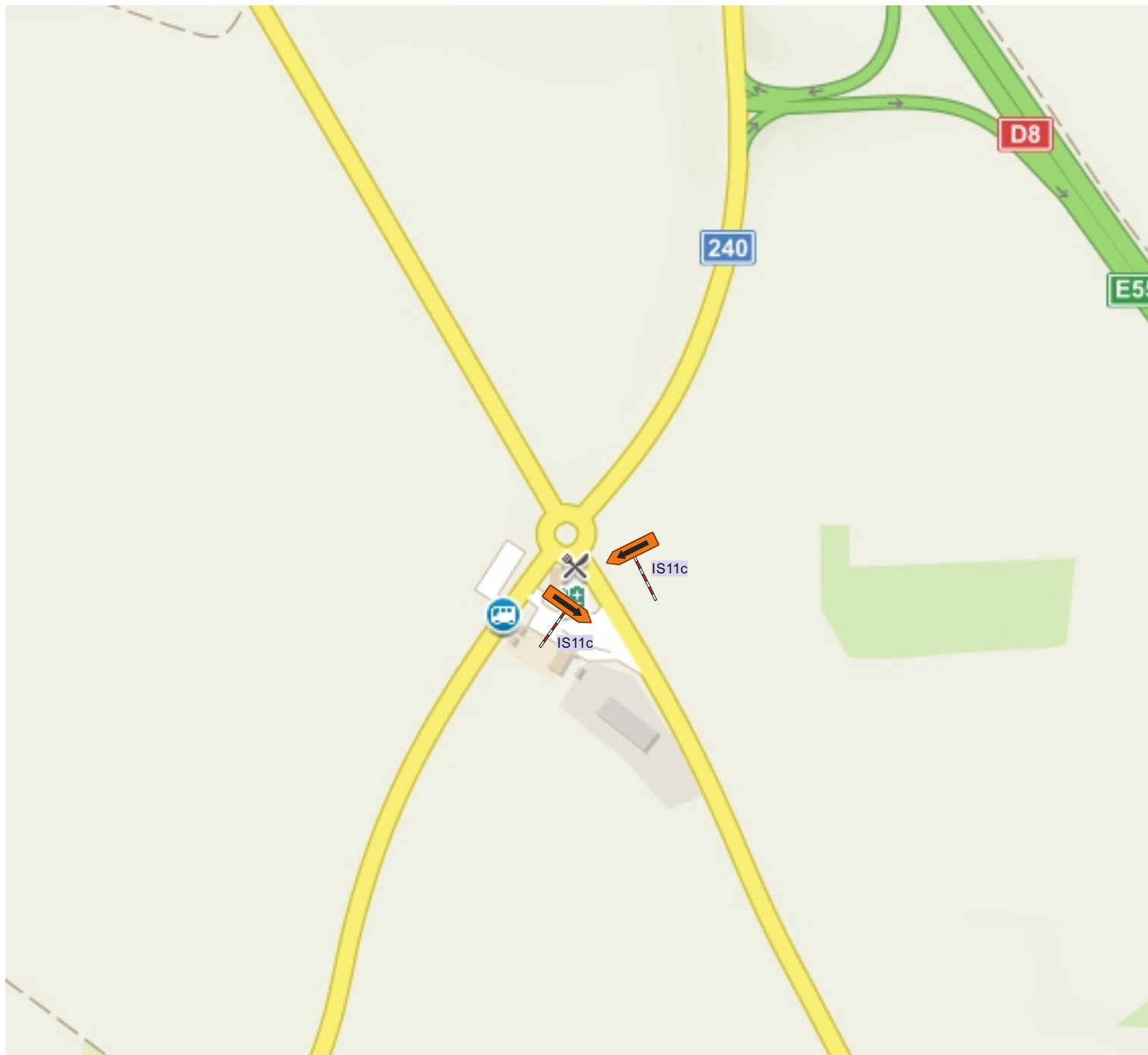
IS3c(s) - zneplatnit cíl „Straškov“

IS3b(s) - zneplatnit cíl „Straškov“



Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

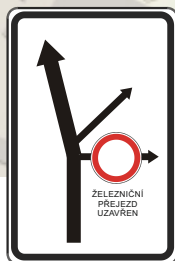
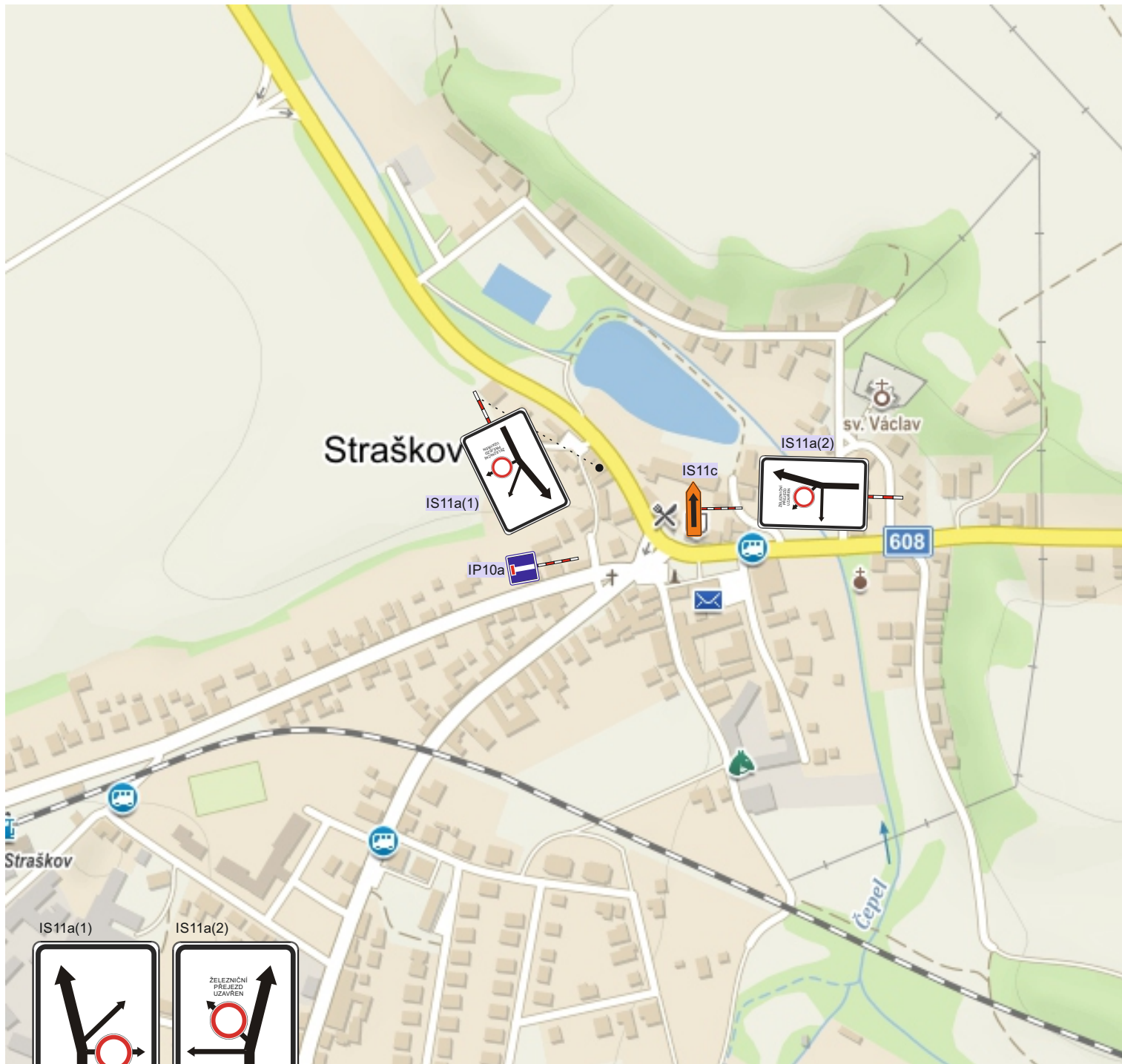
Vypracoval: Tereza Řeřichová		Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš	Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Straškov - Vodochody		Kraj: Ústecký	Datum:	07/2022	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českobrodská 628, 190 11 Praha			Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P2510			Číslo zakázky:	220393	Číslo kopie:
			Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - detail A			Číslo přílohy:	Měřítko:	
			2		



DOPRAVNÍ ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ

Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

Vypracoval: Tereza Řeřichová	Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš	Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Straškov - Vodochody	Kraj: Ústecký	Datum:	07/2022	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českobrodská 628, 190 11 Praha		Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P2510		Číslo zakázky:	220393	Číslo kopie:
		Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - detail B		Číslo přílohy:	Měřítko:	
		3		



DOPRAVNÍ ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ

Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

Vypracoval: Tereza Řeřichová		Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš		Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Straškov - Vodochdy		Kraj: Ústecký		Datum:	07/2022	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českobrodská 628, 190 11 Praha				Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P2510				Číslo zakázky:	220393	Číslo kopie:
				Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - detail C				Číslo přílohy:	Měřítko:	
				4		