

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

### **OBSAH :**

#### **B.1 Souhrnná technická zpráva**

##### **B.1.1 Zhodnocení staveniště**

##### **B.1.2 Průzkumy a podklady**

##### **B.1.3 Ochranná pásma**

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

###### **B.1.4.1 Účel stavby**

###### **B.1.4.2 Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby**

###### **B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení**

###### **B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO**

###### **B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby**

###### **B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje**

###### **B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

###### **B.1.4.8 Napojení na dopravní systém**

###### **B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

###### **B.1.4.10 Bezpečnost práce**

###### **B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby**

###### **B.1.4.12 Podmiňující předpoklady**

###### **B.1.4.13 Statické výpočty**

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

##### **B.1.6 Příprava pro výstavbu**

##### **B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)**

##### **B.1.8 Výjimky z předpisů a norem**

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

#### **B.3 Vliv stavby na životní prostředí**

#### **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

#### **B.5 Energetické výpočty**

#### **B.6 Protikoroze ochrana**

#### **B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí**

#### **B.8 Dopravní opatření**

#### **B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

#### **B.10 Úspora energie a ochrana tepla**

#### **B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

#### **B.12 Ochrana obyvatelstva**

#### **B.13 Bezbariérové užívání**

## **B.1 Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1 Zhodnocení staveniště**

Jedná se o rekonstrukci stávajících ventilových kolejových obvodů stávajícího přejezdu v km 11,495 na trati Domažlice – Planá u M.L., který křižuje silnici II. tř. č. 189.

Železniční přejezd je dvoukolejný. Traťová rychlost je 60km/h. Nová technologická část bude umístěna do nového betonového technologického domku v km 11,506 vlevo od osy koleje ve směru staničení.

Začátek a konec stavby je určen dle výkopových a stavebních prací – začátek v km 10,920 a konec v km 11,610.

Stavební práce budou probíhat za provozu, o vlakových přestávkách a traťových výlukách.

V prostoru staveniště se nacházejí podzemní i nadzemní inženýrské sítě. Inženýrské sítě jsou zakresleny v celkové situaci 1:500 v části C. Situace stavby na v. č. C.2. - 0501 až 0502 - Koordinační situace stavby.

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

Hodnocení staveniště z hlediska životního prostředí je řešeno v bodu B.3 Vliv stavby na životní prostředí v této Souhrnné části.

### **B.1.2 Průzkumy a podklady**

- v rámci zpracování dokumentace byla provedena jednání, ze kterých jsou vytvořeny zápisy a jsou doloženy v této dokumentaci.
- v rámci přípravy stavby byla provedena pochůzka.
- vzhledem k rozsahu stavby byl pro tento stupeň geotechnický průzkum požadován a byl proveden.
- zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC, s.o.. Předpokládaná plocha cca 20m<sup>2</sup>.

*Pro zpracování dokumentace bylo použito těchto podkladů:*

- situace obvodu stavby v měřítku 1:1000 – snímek katastrální mapy byl zakoupen na Katastrálním úřadu pro Plzeňský kraj.
- údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny projektantem a byly ověřeny správci a jsou přiloženy v dokladové části projektové dokumentace. Inženýrské sítě byly informativně zakresleny do koordinační situace stavby.
- před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řádů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.
- v rámci zpracování projektové dokumentace bylo vypracováno geodetické zaměření prostoru stavby dle platných směrnic.
- v rámci stavby bylo provedeno určení skládky odpadů, dokumentace doporučuje skládku společnosti AZS98 v obci Újezd (okres Domažlice, PSČ: 344 01).

### **B.1.3 Ochranná pásma**

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:
  - Telefónica Czech Republic, a.s.
  - SŽDC, s.o., OŘ Plzeň - SSZT
  - SŽDC, s.o., OŘ Plzeň - SEE
  - SŽDC, s.o. - TÚDC
  - ČEZ Distribuce, a.s.
  - RWE Distribuční služby, s.r.o.
  - Praves, s.r.o.

- stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.
- v obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.
- nenachází se zde předpokládaný výskyt archeologických nálezů.
- stavba se nenachází na poddolovaném území.
- stavba se nachází převážně na pozemku SŽDC, s.o. v k.ú. Klenčí pod Čerchovem.
- při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před novými přejezdníky. Ostatní vyvětvění náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.
- při stavbě nedojde k trvalému záboru ZPF a PUPFL.
- stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o závazné stanovisko se stavbou do 50metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.

## **B.1.4 Koncepce stavby**

### **B.1.4.1 Účel stavby**

#### Účel stavby:

Účelem stavby je náhrada stávajících ventilových kolejových obvodů novými zabezpečovacími prvky – počítači náprav se směrovými výstupy, které zajistí větší bezpečnost provozu pomocí překrytých počítačích úseků a to jak pro železniční, tak i silniční dopravu. Přejezd bude osazen čtyřmi novými výstražníky bez závor s pozitivní signalizací, což umožní průjezd silničních vozidel přes přejezd rychlostí až 50km/hod.

Zároveň bude z důvodu probíhající rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 a plánované výstavby nového přechodu pro pěší přes stávající železniční přejezd v rámci stavby: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“ doplněn a zabezpečen přechod pro pěší novým výstražníkem bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Přejezd bude kryt z obou stran přejezdníky se základní návěstí „Otevřený přejezd“. Nově osazená technologie PZZ bude typu PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010.

Kabelizace k novým zařízením bude provedena nová. Stávající RD v km 11,506 bude demontován a nahrazen novým betonovým technologickým domkem (RD).

V rámci pokládky nové kabelizace k zabezpečovacímu zařízení je navrženo položit nový napájecí kabel pro RD PZS v km 11,506 B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup>, který bude napojen ze stávající elektrické přípojky z plastového pilířového rozvaděče R2 na rohu VB Klenčí pod Čerchovem. Plastový pilířový rozvaděč R2 zůstane stávající, dojde pouze k výměně stávajícího jistič C16/3 za jistič z rezervy C20/3.

Z důvodu staré přejezdové konstrukce a starého kolejového spodku a svršku, na mnoha místech ve špatném technickém stavu, z důvodu zvýšení frekvence silniční dopravy přes přejezd a z důvodu zvýšení rychlosti jízdy na přejezdu na 50km/hod osazením PZS s pozitivní signalizací, bude v rámci stavby proveden nový kolejový svršek a spodek včetně nového odvodnění spolu s novou celopryžovou přejezdovou konstrukcí se závěrnými zídkami.

Zároveň bude v rámci stavebních úprav zrušena manipulační kolej č. 2a včetně výhybky č. 3, která bude nahrazena kolejovým polem. Na odstranění manipulační koleje č. 2a a výhybky č. 3 bylo vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení dopravní cesty ŽST č.j. 761/09-OŘ ze dne 16.12.2009 a následně Povolení k odstranění stavby č.j. DUCR-15312/13/Kn ze dne 26.3.2013. Po zrušení manipulační koleje č. 2a bude vícekolejný přejezd změněn na jednokolejný.

#### Umístění stavby:

Jedná se o rekonstrukci stávajících ventilových kolejových obvodů stávajícího přejezdu v km 11,495 na trati Domažlice – Planá u M.L., který křižuje silnici II. tř. č. 189.

Železniční přejezd je dvoukolejný. Traťová rychlost je 60km/h. Nová technologická část bude umístěna do nového betonového technologického domku v km 11,506 vlevo od osy koleje ve směru staničení. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdníky a zároveň na pomocné stavědlo PSt.1, které bude umístěno na místo rušeného tříznakového krycího návěstidla Sk v km 11,555. Pomocné stavědlo v sobě zahrnuje indikační a ovládací prvky, které musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) Z2 příloha 5.

#### ***B.1.4.2 Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby***

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách č. 266/94 Sb. a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách SŽDC (ČD). Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC (ČD), TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách SŽDC (ČD), schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací.

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v zastavěné části obce.

#### ***B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení***

- požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na kterou jsou vydány vzorové listy SŽDC (ČD), TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.
- vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko-urbanistické řešení.

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

#### ***B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO***

*Členění a obsah projektového souhrnného řešení:*

- PS 01 PZS km 11,495
- SO 01 Železniční svršek
- SO 02 Železniční spodek a odvodnění
- SO 03 Přejezdová konstrukce

## **PS 01 PZS km 11,495**

### **IC ŽP P695**

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k náhradě stávajících kolejových obvodů za nové počítače náprav a s tím souvisejících technologií.

Přejezd bude nově zabezpečen pomocí čtyř nových výstražníků „A“, „B“, „C“ a „D“ bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací. Z důvodu probíhající rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 a plánované výstavby nového přechodu pro pěší přes stávající železniční přejezd v rámci stavby: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková“ bude doplněn a zabezpečen přechod pro pěší novým výstražníkem „E“ bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Nové výstražníky budou umístěny na nové betonové základy a na základě projednání s PČR DI Domažlice a MěÚ Domažlice, odborem dopravy nebudou reflexní výstražné kříže A32a zvýrazněny fluorescenčním žlutým pozadím.

Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude typu 3SBL dle ČSN 342650 ed. 2 Březen 2010.

Je navržen přejezd reléového typu s elektronickými doplňky s ohledem na již použité typy přejezdů na trati. Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou navrženy počítače náprav se směrovými výstupy a překlenutými počítačemi úseky. Počítače náprav PB2 a PB3 se směrovými výstupy budou umístěny min. 5m od hrany komunikace přejezdu.

Dle provedených výpočtů přibližovacích úseků uvedených viz. bod D.3.5. Výpočet PZS, bude počítač náprav PB1 umístěn na vypočtenou vzdálenost přibližovacího úseku do km 10,920 .

Z výpočtu PZS je rovněž zřejmé, že v sudém směru od Poběžovic by byly počítače náprav umístěny až za dopravnou Klenčí pod Čerchovem. V případě montáže počítače náprav k nejbližšímu možnému bodu k vypočtenému kilometru by nebylo možné odstavit na koleje č.1, 2 a 3 drážní vozidla aniž by byla spuštěna výstraha na přejezdu. Přičemž by tato výstraha trvala do doby opuštění vzdalovacího úseku drážním vozidlem.

Z tohoto důvodu je navrženo umístění počítačů náprav na kolejích č.1, 2 a 3 a to za výhybkami č.1 a 2, které jsou za mezní hranicí 60m od přejezdu.

Jejich umístění je:

PB4 v km 11,597 ve vzdálenosti od osy přejezdu 107m

PB5 v km 11,597 ve vzdálenosti od osy přejezdu 107m

PB6 v km 11,571 (11,590) ve vzdálenosti od osy přejezdu 81m (100m)

U počítačů náprav PB4, PB5 a PB6 budou umístěny návěstidla „hranice izolovaného úseku“. Strojvedoucí zastaví před návěstí „hranice izolovaného úseku“ a po dokončení přípravy k odjezdu vlaku stiskne tlačítko dálkového ovládání a PZS bude uvedeno do stavu výstrahy.

Při provádění posunu v dopravně Klenčí pod Čerchovem bude nutné PZS v km 11,495 uvést „ručně“ do stavu výstrahy řadičem „výstraha při posunu“ v novém PSt.1. Tím dojde k vyloučení počítačích úseků a tím pádem k vyloučení mezních výstražných dob, po jejichž uplynutí by se PZS samo uvedlo do stavu klidu. Po dokončení posunu bude nutné PZS v km 11,495 uvést „ručně“ přeložením řadiče zpět „výstraha při posunu“ v novém PSt.1.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v lichém směru (od Domažlic) použit nový kmenový přejezdník X111 umístěný v km 11,087 (min. 400m od okraje přejezdu) vpravo od osy koleje ve směru staničení na novém základu. Stávající kmenový přejezdník X111 v km 11,089 a opakovací přejezdník OX111 budou z důvodu špatného technického stavu demontovány včetně stávajícího vzdálenostního upozorňovadla v km 10,800, které bude nahrazeno novým vzdálenostním upozorňovadlem v km 10,887.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v sudém směru (od Poběžovic) použit nový opakovací přejezdník OX116 umístěný v km 11,511 vlevo od osy koleje ve směru staničení, který bude nahrazovat demontované tříznakové krycí návěstidlo Sk v km 14,555. Nový kmenový přejezdník X120 k opakovacímu přejezdníku OX116 se zřídí jako atrapa a bude umístěn v km 11,910 (min. 400m od okraje přejezdu) vlevo od osy koleje ve směru staničení. Nové vzdálenostní upozorňovací zařízení pro nový kmenový přejezdník X120 bude umístěno v km 12,110. Přejezdníky budou umístěny dle zápisu o situování nepřenositelných návěstidel zabezpečovacího zařízení ze dne 23.11.2011 viz část H. Doklady.

Budou použity přejezdníky se základní návěstí „otevřený přejezd“. Před odjezdem z dopravní Klenčí pod Čerchovem (směrem na Domažlice) obslouží strojvedoucí dálkový ovladač „pager“ nebo tlačítko v PSt.1 a po uplynutí doby pro zpoždění rozsvícení návěstidla (přejezdníku) se rozsvítí na opakovacím přejezdníku OX116 návěst „uzavřený přejezd“.

Přijímač signálu „pageru“ bude umístěn na pomocném stavědle PSt.1, které bude umístěno na místo rušeného tříznakového krycího návěstidla Sk v km 11,555. V pomocném stavědle PSt.1 budou umístěny ovládací a indikační prvky k přejezdu, které bude možno využít např. při poruše dálkového ovladače. V PSt.1 bude, v případě potřeby nebo nefunkčnosti „pageru“, možné také vyvolat příkaz k „uzavření přejezdu“.

Nové PSt.1 bude vybaveno klíčem, který bude stejný pro celou trať. Ovládací a indikační prvky musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) Z2 příloha 5.

Stávající kolejová deska umístěná v předsíni VB Klenčí pod Čerchovem bude demontována.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového technologického domku (RD) o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu v km 11,506. Nový RD bude umístěn 4,8m od osy koleje na místě stávajícího RD, který bude demontován.

Nový RD bude umístěn tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu.

Rozhledové poměry jsou zakresleny na v.č. 0103.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 z důvodu umístění v zastavěné části obce. Zvuková signalizace pro nevidomé bude na výstražnících „D“ a „E“.

V novém RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Dále bude provedeno připojení nového telefonního objektu VTO, který bude umístěn na novém technologickém domku (RD) viz. bod D.3.7. Napojení TO.

V rámci rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 11,495 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku.

Stavební část bude řešena v samostatných stavebních souborech:

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek a odvodnění

SO 03 Přejezdová konstrukce

V rámci stavebních úprav dojde rovněž ke zrušení manipulační koleje č. 2a, na kterou bylo vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení dopravní cesty ŽST č.j. 761/09-OŘ ze dne 16.12.2009 a následně Povolení k odstranění stavby č.j. DUCR-15312/13/Kn ze dne 26.3.2013. Po zrušení manipulační koleje č. 2a bude vícekolejný přejezd změněn na jednokolejný.

Pro napájení RD PZS v km 11,495 bude využita stávající 3f elektrická přípojka pro stávající RD v km 11,506, který bude demontován. Stávající elektrická přípojka je přivedena ze stávajícího plastového pilířového rozvaděče R2 umístěného na rohu VB Klenčí pod Čerchovem z jističe C16/3 kabelem B15 typu AYKY 4x16mm<sup>2</sup>. Tento napájecí kabel bude demontován a stávající jistič C16/3 bude vyměněn za jistič z rezervy C20/3.

V rámci kabelizace k novému technologickému domku (RD) bude položen nový napájecí kabel B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup>, který bude uložen převážně ve společné trase výkopu s nově pokládanými zabezpečovacími kabely v rámci tohoto PS. Kabely vedené ve společné trase budou mezi sebou odděleny cihlou. Nový napájecí kabel B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup> bude u nového technologického domku (RD) v km 11,506 ukončen v novém pilířovém rozvaděči R6, kde bude ukončen na hlavním 3P vypínač např. IS-20/3.

Nový plastový rozvaděč R6 bude umístěn vedle stávajícího RD PZS v km 11,495 a bude z něho přivedeno napájení do nástěnného rozvaděče R1 v RD pomocí kabelu č. 901 typu CYKY 4-Jx10mm<sup>2</sup>.

Na základě požadavku SŽDC, s.o. - TÚDC č.j. 3609/2013-TÚDC ze dne 28.8.2013 bude v rámci výkopových prací mezi km 10,920 a 11,555 položen nový plněný traťový kabel typu TCEPKPFLEY 5XN0,8 (č. 701 a 702), který v této trase nahradí stávající neplněný kabel typu TCEKEE 5XN0,8. Zároveň se do výkopu přiloží nová trubka HDPE 40 pro OK modré barvy, která se na obou koncích ukončí v zemi pomocí koncovek s ventilkem. Po dokončení pokládky nové kabelové trasy a trubky HDPE 40 pro OK bude provedeno předepsané měření na kabelu a bude provedena kalibrace a hermetizace HDPE 40 za účasti správce zařízení.

### ***SO 01 Železniční svršek***

Rozsah rekonstrukce žel. svršku byl určen zadávacími podmínkami investora a je rovněž podmíněn uvedením úrovněvého křížení do normového stavu. Jedná se o nutnost zrušení koleje č.2a, čímž dojde k uvolnění prostoru v místě přejezdu pro bez výjimkové řešení úrovněvého křížení jak z hlediska dráhy, tak i z hlediska rekonstrukce pozemní komunikace.

V této dokumentaci je rekonstrukce žel. svršku rozdělena do těchto úseků:

#### 1. úsek

km 11,481 až 11,511 v místě železničního přejezdu v km 11,495.

#### Směrové poměry

Trať v místě rekonstrukce žel. svršku je v levém oblouku; poloměr  $R = 300\text{m}$ ; rychlost  $v = 50\text{ km/h}$ , převýšení  $D = 0\text{ mm}$ ; nedostatek převýšení  $I = 99\text{ mm}$ . (Úprava GPK je popsána pro oba úseky společně na konci popisu žel. svršku.)

#### Sklonové poměry

Stávající sklon trati v místě přejezdu klesá 4,10 ‰

Navržený sklon trati v místě přejezdu klesá 3,56 ‰

Návrh nové nivelety vyrovnává dílčí nerovnosti v rozpětí zdvihů +64 mm.

#### Konstrukce železničního svršku

Stávající: Kolejnice T  
Pražce dřevěné  
Rozdělení „c“  
Upevnění žebrové tuhé K  
Kolejové lože otevřené šterkové tl. 0,30 – 0,35 m, v přejezdu zapuštěné

Navržená: Kolejnice 49 E1 nové s plným vrtáním délka 37m.

Pražce nové betonové SB8

Rozdělení „u“ 600 mm

Upevnění žebrové tuhé K, s antikorozií úpravou

Kolejové lože v místě přejezdu zapuštěné šterkové tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražce, s přechodovým klínem do otevřeného kolejového lože před začátkem přejezdové konstrukce. Na konci přejezdové konstrukce zůstane ponecháno zapuštěné kolejové lože do výh. č. 1 a do staničních kolejí.

Kolej bude ponechána stykovaná. Pro kolejnici délky 35m bude dodržena předepsaná vzdálenost styků od krajů přejezdové konstrukce. LIS v traťové koleji (mezi výhybkou č.1 a přejezdem) bude zrušen.

## 2. úsek

km 11,549 až 11,588 v žst. Klenčí pod Čerchovem – náhrada zrušené výh. č. 3 kolejovým polem.

### Směrové poměry

Nový oblouk po zrušené výh.č.3, zachování propojení traťové koleje do koleje č.2.

Levý oblouk o poloměru  $R = 300$  m; rychlost  $v = 40$  km/h, převýšení  $D = 0$  mm.

### Sklonové poměry

Stávající sklon trati v žst. Klenčí pod Čerchovem kolej č. 2 klesá 2,80 ‰

Navržený sklon trati v žst. Klenčí pod Čerchovem kolej č. 2 klesá 4,99 ‰

Návrh nové nivelety vyrovnává dílčí nerovnosti v zdvihy až +71 mm.

### Konstrukce výhybek – stávající konstrukce

Stávající pravá výhybka č.3 typu JS 49 1:9 300 P I na dřevěných pražcích bude vyjmuta a nahrazena v odbočné větvi kolejovým polem z užitého materiálu. Před výhybkou č.3 bude vyměněno 9ks dřevěných pražců.

### Konstrukce železničního svršku – navržená konstrukce

Navržený svršek: kolejnice 49 E1 užitě s plným vrtáním pro stykovanou kolej délka 33,271m

Pražce nové tvrdé dřevěné

Rozdělení „c“

Upevnění „K“ - žebrové tuhé nové

Kolejové lože zapuštěné šterkové tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražce

### Směrová úprava geometrické polohy koleje

Směrová úprava geometrické polohy koleje předpokládá úpravu oblouku do navržené směrové polohy s lokálním vyrovnání osy koleje s posuny do 50 mm. Rozsah úpravy GPK spojuje oba úseky rekonstrukce žel. svršku a je navržena v rozsahu km 11,434 až 11,594. V rozpočtu je počítáno se směrovou a výškovou úpravou celého oblouku, tzn. km 11,295 až 11,508. Případná úprava projektové dokumentace bude řešena v realizační dokumentaci stavby.

Ve staničních kolejích bude provedena úprava GPK v koleji č. 1 a č. 2 do přechodu na nástupiště. Dále bude provedena úprava GPV ve výhybkách č. 1 a 2. V oblouku v kol.č.2 dojde vlivem náhrady odbočné větve výhybky č.3 novým obloukem k posunu do max. hodnoty 100 mm.

### 3.demontáž koleje č. 2a a výhybky č.3

Z důvodu postradatelnosti (viz dokladová část) a z důvodu dodržení normového stavu na nově rekonstruovaném přejezdu bude zrušena kolej č. 2a vedoucí jako druhá přes stávající přejezd do areálu stavebnin. V souvislosti se zrušením koleje č. 2a bude zrušena i výhybka č.3 a nahrazena kolejovým párem délky 33,271m.

V rámci stavby bude provedeno kompletní vytržení kolejového roštu a následná demontáž koleje č. 2a a výh. č.3. Zatřídění demontovaného materiálu bude provedeno dle směrnice SŽDC č. 42 pro hospodaření s vyzískaným materiálem a dle dispozic správce a dle kategorizace svrškového materiálu.

Rozsah rušení koleje č. 2a je v km 11,482 (od vrat areálu stavebnin) až 11,587 (ZV 3). Celková uvažovaná délka rušení a demontáže koleje je 72 m a 1 v.j. JS 49 1:9 300.

Úprava tělesa dráhy po zrušené koleji a výhybce se omezí na vyrovnání ponechaného kolejového lože a zřízení drážní stezky.

### Zajištění prostorové polohy koleje

Zajištění prostorové polohy koleje bude provedeno dle předpisu ČD S3 – část třetí. Zajišťovací konzolové značky budou umístěny na samostatné kovovém sloupku uloženém na bet. základ v závislosti na místních podmínkách. Do parapetů mostů nebo propustků se osazují značky hřebové.



Osazení zajišťovacích značek bude provedeno za účasti investora a SŽG. Konzolové značky budou po zaměření doplněny tabulkami s popisem dle výše uvedeného předpisu. Vzdálenost zajišťovacích značek od osy koleje by měly být v rozmezí 3.0 m – 10.0 m (ve výjimečných případech se souhlasem ST 2.2 m – 17.5 m).

#### Výstroj trati

V místě rekonstrukce budou osazeny zajišťovací značky koleje cca 2ks na kovové sloupky do bet. základu dle předpisu S3 díl III.

Rychlostník NA SAMOSTATNÉ TABULY do bet. patky 2x (umístění na začátku oblouku v km 11,295).

### **SO 02 Železniční spodek a odvodnění**

Sanace železničního spodku vychází z výsledku geotechnického průzkumu a z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena na  $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ .

Proto bylo navržena následující skladba ZKPP:

- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32 mm tl. 350 mm

- ZKPP - vrstva štěrkodrti fr.0-32  $I_d=0,95$ ,  $E_{sd}=80\text{MPa}$ , tl. 450 mm

- ZKPP - vrstva zlepšené zeminy tl.min. po zhutnění 300mm,  $E_p \text{ zlep}=\text{min. } 40\text{Mpa}$ , PS min. 100%,  $I_d = \text{min. } 0,90$  - dle vyjádření geotechnika je před realizací nutné provést zkoušku zeminy na budoucí nové zemní pláni pro určení receptury. V případě nevyhovujících vlastností zeminy (na budoucí nové zemní pláni) je možné smísit zlepšenou zeminu s výziskem z kolejového lože a následně zhutnit na PS 100%,  $I_d = \text{min. } 0,90$ .

Sanace bude provedena v celém rozsahu požadavku ZKPP, včetně přechodové oblasti v délce 22,9m se začátkem v km 11,484 650 a koncem v km 11,507 571 (konec sanace je ovlivněn blízkostí výhybky č. 1, do které **nebude zasahováno**).

Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 4 %.

Odvodnění je řešeno několika způsoby. Zemní pláň v místě sanace je odvodněna trativodem umístěným vlevo trati. Délka trativodu činí 22,8m.

Materiál bude použit trubky PEHD DN 150 s perforací 200°. Osazeny budou dvě šachty Š2 a VŠ, z třetí šachty Š3 bude trativod napojen do svodného plastového potrubí DN 200 a to bude ukončeno v kontrolní šachtě Š4 související stavby (toto napojení bylo koordinováno s investorem a projektantem související stavby: Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem).

Šachty Š2 a VŠ budou osazeny na začátku a konci sanace. Obě šachty budou z PEHD (ve stejném odvodňovacím systému jako trativod) o průměru DN 500 pro šachtu Š2 a DN 400 pro šachtu VŠ. Šachta Š3 bude z PEHD o průměru DN 700. Podélný sklon trativodu je od začátku sanace k vyústění 5‰ a od konce sanace k vyústění v proti spádu 5‰.

Dalším systémem odvodnění je zajištění odtoku vody ze stávajícího levostranného i pravostranného otevřeného příkopu ve směru od Domažlic přes horské vpusti, svodným potrubím do kanalizačního systému odvodnění komunikace II/189. Kanalizační systém komunikace je řešen v rámci stavby: Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem.

Stávající nepevněné příkopy budou ukončeny monolitickými horskými vpuštění, vlevo v km 11,460, vpravo v km 11,478. Horské vpusti budou provedeny dle VL žel. spodku.

Z levé horské vpusti je navrženo svodné potrubí DN 300 v délce 17,35m se sklonem 5‰ do plastové šachty Š1 DN 500, do které je napojeno svodné potrubí DN 300 z pravé horské vpusti se sklonem 5‰ v délce 6,23m vedoucím pod traťovou kolejí. Svodné potrubí vedoucí pod kolejí musí být obetonováno v souladu s vzorovými listy žel. spodku. Svodné potrubí bude z šachty Š1 pokračovat do šachty Š2 v délce 5,95m ve sklonu 8,33%. Odtud povede plastové svodné potrubí DN 300 v délce 16,4m pod trativodem do šachty Š3, která bude napojena na kanalizační potrubí související stavby. Svodné potrubí vedené pod trativodem v délce 16,4m bude obetonováno v souladu s vzorovými listy žel. spodku.

Z důvodu koordinace tohoto projektu s projektem „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem“ ve kterém je řešena kanalizace, je nutné v rámci tohoto projektu propojit šachty Š4 a Š3 (které jsou součástí stavby „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem“) svodným potrubím DN 500 vedoucím pod kolejí. Tato část potrubí je řešena v rámci tohoto projektu. Propojení mezi kontrolními šachtami Š4 a Š3 související stavby bude svodným potrubím DN 500 v délce 11,20m se sklonem 20‰, které nahradí zrušený a zasypaný propustek v km 11,500.

#### **Zrušení propustku v ev. km 11,487**

##### **Druh a stav stávající nosné konstrukce, popis stavby**

Stávající propustek byl vybudován přibližně v roce 1909. Dochovala se i původní výkresová dokumentace. Rovněž byla k dispozici dokumentace přestavby propustku, realizovaná v roce 1937. Jedná se o trubicí propustek z dvou betonových trub DN400, pod jednokolejnou neelektrifikovanou tratí o světlosti 0,40 m. Objekt je zakončen betonovými čely s římsou. Na levé straně je vtoková jímka. Šířka objektu je 5,05m, výška 0,80 m a výška lože a přesypávky 0,40 m. Sklon nosné konstrukce se nedal určit (v PD 4‰), objekt je totiž zcela zasypan až po úroveň říms. Propustek má šikmost 90°. Objekt je bez zábradlí (v původní dokumentaci kresleno). Rozměry částí konstrukce jsou převzaty z původní projektové dokumentace. Na propustek je dle informací napojena městská kanalizace. Toto propojení je nutné zachovat.

##### **Celková koncepce technického řešení**

Stávající trubicí propustek s nosnou konstrukcí z dvou betonových trub DN400, bude zrušen. Nejdříve bude v nutném rozsahu odbouráno vtokové a výtokové čelo, po té se při otevřeném výkopu vyjmou nosné konstrukce. Provede se vybourání původní spodní stavby, tj. opěry č. 1, základů z kamenného zdiva a vtokové jímky.

Propustek bude nahrazen kanalizační troubou DN 500z PEHD **kruhové tuhosti SN 16** (materiál PEHD) délky 8m ve sklonu 1‰. Ta bude propojena se stávající kanalizací pomocí přechodek mezi stávajícím betonovým potrubím a nově navrženým potrubím. Případně provést napojení pomocí montážní kanalizační pěny a obetonování obou konců napojení.

Vzhledem k tomu, že horní hrana propustku je cca 15cm pod ložnou plochou pražce, je nutné snížit výšku nového potrubí tak, aby nezasahovala do kolejového lože. Na svodné potrubí bude osazena šachta Š4 DN 700, která bude obetonována. Vlevo šachty bude provedeno napojení na stávající kanalizaci v dl. 1m vlevo koleje. Vpravo šachty dojde k snížení výšky potrubí a napojení v délce 8m ve sklonu 1‰.

PEHD potrubí vedoucí pod kolejí bude obetonováno betonem C30/37- $\text{XC3, XF3}$ . V horní části obetonování potom bude vložena kari síť 5mm OKO150x150mm.

##### **Při odkrytí propustku je nutné ověřit stávající kanalizaci (průměry, materiál kanalizace, skutečné výšky atd.) a návrh přizpůsobit skutečnosti.**

Výkop se vyplní zásypem z vhodného nenamrzavého materiálu. Zásyp bude hutněn po vrstvách max tl. 300mm. V místě propustku je zesílená konstrukce pražcového podloží blízkého přejezdu v km 11,495.

#### **SO 03 Přejezdová konstrukce**

Pro přejezd v km 11,495 je navržena celopryžová konstrukce sepnutá ocelovými táhly a závěrnou zídou pro soustavu železničního svršku S49 na nových betonových pražcích SB 8, rozdělení „u“, upevnění „K“ s antikorozií úpravou dle Vzorového listu ČD Ž 11 „Železniční přejezdy a přechody“. Konstrukce bude použita na jednokolejnou trať.

Osa vlastního přejezdu se nachází v km 11,495 trati Domažlice – Planá u M.L. (Vzhledem k rozšíření přejezdu o přechod pro pěší dojde k posunutí osy přejezdu. Po definitivním určení polohy přejezdových panelů v projektu stavby bude stanovena nová osa přejezdu.)

Celková délka přejezdu je 12,9 m (7 panelů 1,2m + 5 panelů 0,9m), z toho 4,5 m (5 panelů 0,9m) je šířka přechodu pro chodce, kde budou osazeny přejezdové panely pro lehké zatížení.

Úhel křížení přejezdu je 72°. Přejezdová konstrukce je vložena do oblouku  $r=300\text{m}$  bez převýšení. Celopryžová konstrukce je navržena z důvodu možnosti použití ve výše uvedených směrových poměrech, umožňuje montáž na uvažovaný typ betonových prahů a je především snadno rozebíratelná. Výhodou je také prodloužená životnost a snížení hladiny hluku v místě přejezdu.

### **Pozemní komunikace**

Pro spojení nového přejezdu se stávající komunikací na levé a pravé straně trati se provede úprava komunikace. Úprava komunikace bude provedena podle návrhu projektové dokumentace pro související stavbu: „Rekonstrukce silnice II/189 Klenčí pod Čerchovem - Lísková, část průtahu Klenčí pod Čerchovem“. Konstrukce pozemní komunikace v prostoru od hranice související stavby k závěrné zídce je shodná s dokumentací této související stavby. Skladba vozovky je navržena:

ABS I. ACO 11+ 50/70 tl. 40 mm

P PS-E 0,35 kg/m<sup>2</sup>

OKH II. ACP 22+ 50/70 tl. 70 mm

KSC SC 0/32 C<sub>a/10</sub> tl. 130 mm

ŠD ŠD<sub>A</sub> 0/32 tl. 200 mm

Zemní pláň upravena a zhutněna na min.  $E_{def2}=45\text{MPa}$  (ČSN 72 1006)

Spáry napojení ABS povrchů a závěrných zídek s ABS povrchem budou zalaty modifikovanou trvale plastickou zálivkou dle TP115 čl. 8.1..

### **Odvodnění přejezdu**

Přejezd bude odvodněn příčnou prahovou vpustí monoblok z polymerbetonu bez litinového roštu. Prahová vpust' bude osazena do betonového lože z prostého betonu C 30/37 XD3, XF4 třída zatížení D400 - 900kN. Prahová vpust' bude nová, umístěná na levé straně přejezdu ve směru na Klenčí pod Čerchovem blíže k přejezdu, než je v současné době. Prahovou vpustí bude svedena srážková voda z komunikace v blízkosti přejezdu. Sklon vpusti bude dle příčného sklonu navazujíc vozovky 2-2,5% směřován k šachtě Š3 do které se napojí svodným potrubím DN 200 do v délce 2m. Celková délka prahové vpusti bude 8,5m.

#### ***B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby***

Při provádění výstavby se předběžně doporučuje následující postup stavebních prací:

1. kabelizace
2. kolejové úpravy – provedení stavební části
3. osazení výstražníků a přejezdníků
4. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu
5. doplnění a úpravy reléových stojanů
6. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
7. demontáže

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení, součástí bude doprojektování projektového souhrnného řešení (dPSŘ) a vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/95Sb..

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců. Zahájení stavby je v roce 2014 a ukončení stavby je v roce 2015.

#### ***B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje***

Pro napájení RD PZS v km 19,864 bude položen nový napájecí kabel B15 typu AYKY 4-Jx16mm<sup>2</sup>. Ukončení kabelu bude provedeno na jednom konci ve stávajícím plastovém rozvaděči R2 na rohu VB Klenčí pod Čerchovem a na druhém konci bude kabel ukončen v novém plastovém pilřovém rozvaděči R6, který bude umístěn vedle nového RD PZS km 11,495 a ze kterého bude přivedeno napájení do rozvaděče R1 v RD pomocí kabelu č. 901 typu CYKY 4-Jx10mm<sup>2</sup>. Celkový příkon pro RD PZS km 11,495 je 3,0 kW.

Napojení stavby na rozvody plynu a vody není řešeno.

#### ***B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci***

V rámci stavby bude vybudováno nové trativodní odvodnění, které je řešeno v rámci SO 02 Železniční spodek a odvodnění. V tomto SO je rovněž řešeno napojení na městskou kanalizaci. Stavbou nebudou dále produkovány žádné odpadní vody a ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

#### ***B.1.4.8 Napojení na dopravní systém***

Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

#### ***B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění***

V rámci stavby není počítáno s náhradní výsadbou. V místech výkopu v zeleném pásu se předpokládá úprava osetím travou dle ČSN 83 9061. Při úpravách povrchů je nutné provést dostatečné zhutnění.

#### ***B.1.4.10 Bezpečnost práce***

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC (ČD), železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce § 132 – 138 a příslušné ČSN. Vyhláška číslo 324/90Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

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

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu OP16.

Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

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

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka SŽDC (ČD).

Stavba bude probíhat na trati Domažlice – Planá u M.L. při výluce a i nepřetržitém provozu a proto je třeba dodržovat ustanovení OP 16 Směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy.

#### ***B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby***

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v zastavěné části obce.

#### ***B.1.4.12 Podmiňující předpoklady***

Přeložky inženýrských sítí:

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

Připojení na stávající technické vybavení území:

Při rekonstrukci PZZ bude využita stávající elektrická přípojka na rohu VB Klenčí pod Čerchovem. Dojde pouze k výměně stávajícího jističe C16/3 za jistič z rezervy C20/3.

a k náhradě stávajícího napájecího kabelu.

Jiná omezující opatření:

Tato nejsou. Práce o vlakových přestávkách a výlukách je nutné řešit operativně ve spolupráci dodavatele s dopravními zaměstnanci a investorem.

Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

#### ***B.1.4.13 Statické výpočty***

V rámci stavby nejsou řešeny statické výpočty.

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

Rozhodnutí o umístění stavby není řešeno. Pro stavbu bude vydáno pouze Stavební povolení.

Podmínky posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci č.j. 43/11/SSZ-ÚT-TM-PD ze dne 16.11.2012 byly dodrženy:

- 1) je dodrženo
- 2) je dodrženo
- 3) je dodrženo
- 4) je dodrženo
- 5) je dodrženo
- 6) je dodrženo
- 7) je respektováno
- 8) bylo požádáno
- 9) změna zabezpečení byla vydána
- 10) je dodrženo
- 11) je dodrženo
- 12) je dodrženo
- 13) je dodrženo

- 14) je dodrženo
- 15) geotechnický průzkum byl proveden a je součástí dokumentace
- 16) je dodrženo
- 17) bylo požádáno
- 18) Projekt DIO nebude v rámci PSŘ zpracováván. Silniční uzavírka se uvažuje v rámci probíhající stavby rekonstrukce silnice II. tř. č. 189.
- 19) je dodrženo
- 20) je dodrženo
- 21) je dodrženo
- 22) je dodrženo

Dokumentace projektového souhrnného řešení stavby je vypracována v souladu s přípravnou dokumentací této stavby.

### **B.1.6 Příprava pro výstavbu**

Stavba je situována převážně na pozemku SŽDC, s.o. (2633/8, 2633/11, 2633/15, 2633/22, 2633/23 a 2643/2), SÚS Plzeňského kraje (2419/1 a 2419/3), Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (2633/6 a 2633/26) a Městys Klenčí pod Čerchovem (2633/24) v k.ú. Klenčí pod Čerchovem: 666068. Při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku.

Nedojde k trvalému záboru zemědělského ani půdního fondu.

Zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC, s.o.. Předpokládaná plocha cca 20m<sup>2</sup>.

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC.

Území, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu železniční trati a nacházejí se zde inženýrské sítě.

Likvidace porostů:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před novými přejezdnicemi. Ostatní vyvětvení náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.

Odstraňování odpadů:

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením vyhlášky č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

Odstraňování odpadů je prováděno dle vyhlášky č. 381/2001Sb. kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány tyto odpady – kategorie O – ostatní, jedná se o číslo odpadu 170504 – čistá výkopová zemina-odkop, 170302 – vybouraný asfaltový beton, 020103 – smýcené stromy a keře, 170405 – železný šrot (kolej, výstražníky, skříně, návěstidla a ostatní kov), 170101 – žel. pražce betonové. A odpady N – nebezpečné, kde se jedná o číslo odpadu 170701 – lokálně zneč. štěrk a zemina (výh.).

V místě přejezdu v km 11,495 a dopravní Klenčí pod Čerchovem jsou použity dřevěné pražce. Stručný výtah možných odpadů při stavbě a demolicích dle vyhlášky č. 381/2001Sb.. Nebezpečné odpady jsou označeny „\*“.

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- 17 05 04 – zemina nebo kamení

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04 – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 03 01\* – asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 – asfalt
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 01 – hlušina a kamenivo-svršek
- 17 05 04 – zemina nebo kamení
- 17 05 07\* – štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 16 06 01\* – olovený akumulátor
- 17 01 01 – beton z demolic objektů, zákl.TV
- 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 – hliník
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 04 07 – směsné kovy
- 17 04 11 – kabely

Likvidaci odpadů zajistí dodavatel stavby na vlastní náklady.

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích předpisů.

#### **Kategorizace a nakládání s použitými dřevěnými pražci**

- u vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“
- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 20.5.2009.
- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04\*) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a)
- zákaz se nevztahuje na prodej právnickým osobám, jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právnické osoby)
- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny

#### **Odběr vzorku těženého materiálu (štěrk, zemina)**

Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu (štěrk, zemina) a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku.

Potřebný příkon elektrické energie bude zajištěn ze stávající elektrické přípojky z plastového pilířového rozvaděče R2 na rohu VB Klenčí pod Čerchovem. Dojde pouze k výměně stávajícího jističe C16/3 za jistič z rezervy C20/3.

#### Předpokládaná doba výluk:

Na základě připomínek k PD bylo na pracovní poradě konané 23.9.2013 domluveno zkrácení nepřetržité výluky na 6 dní (začátek 8:00 - 20:00 s využitím víkendu).

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o., OR Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků, překopů a pod komunikací pomocí protlaku. Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

#### Silniční uzavírka přejezdu:

Projekt DIO nebude v rámci PSŘ zpracováván. Silniční uzavírka se uvažuje v rámci probíhající stavby rekonstrukce silnice II. tř. č. 189. V případě rekonstrukce PZZ mimo silniční uzavírku v rámci probíhající stavby rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 si projekt DIO zpracuje a projedná zhotovitel stavby.

### **B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)**

V rámci stavby je plánováno s odkupem pozemků nebo jejich částí.

Obvod stavby se nachází převážně na pozemku SŽDC, s.o. (2633/8, 2633/11, 2633/15, 2633/22, 2633/23 a 2643/2), SÚS Plzeňského kraje (2419/1 a 2419/3), Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových (2633/6 a 2633/26) a Městys Klenčí pod Čerchovem (2633/24) v k.ú. Klenčí pod Čerchovem: 666068. Při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku.

V rámci stavby je plánováno s odkupem částí pozemků:

Část pozemku, na kterém se nachází železniční přejezd v km 11,495 (P695):

- ve správě - Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových - č. 2633/6 – 137 m<sup>2</sup>

Část pozemku, na kterém se nachází nová kabelová trasa:

- ve správě - Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových - č. 2633/26 – 28 m<sup>2</sup>
- ve správě – Městys Klenčí pod Čerchovem - č. 2633/24 – 121 m<sup>2</sup>

-----  
Celkem

286 m<sup>2</sup>

Tento rozsah je předpokládáný. Jeho konkrétní rozsah bude stanoven po dokončení stavby a jejím geodetickým zaměřením.

### **B.1.8 Výjimky z předpisů**

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedený typ přejezdového zabezpečovacího zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

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



## B.2 Provozní a dopravní technologie

V zadání nebylo zpracování tohoto odstavce z hlediska širších souvislostí.

*Pro provedení rekonstrukce přejezdu bylo přihlédnuto zejména k těmto skutečnostem:*

V rámci stavby dojde k náhradě ventilových kolejových obvodů na stávajícím železničním přejezdu v km 11,495 (P695) za počítače náprav se směrovými výstupy. Přejezd bude zabezpečen pomocí pěti nových plastových výstražníků s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v lichém směru (od Domažlic) použit nový kmenový přejezdník X111 umístěný v km 11,087 (min. 400m od okraje přejezdu) vpravo od osy koleje ve směru staničení na novém základu. Stávající kmenový přejezdník X111 v km 11,089 a opakovací přejezdník OX111 budou z důvodu špatného technického stavu demontovány včetně stávajícího vzdálenostního upozorňovadla v km 10,800, které bude nahrazeno novým vzdálenostním upozorňovadlem v km 10,887.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v sudém směru (od Poběžovic) použit nový opakovací přejezdník OX116 umístěný v km 11,511 vlevo od osy koleje ve směru staničení, který bude nahrazovat demontované tříznakové krycí návěstidlo Sk v km 14,555. Nový kmenový přejezdník X120 k opakovacímu přejezdníku OX116 se zřídí jako atrapa a bude umístěn v km 11,910 (min. 400m od okraje přejezdu) vlevo od osy koleje ve směru staničení. Nové vzdálenostní upozorňovadlo pro nový kmenový přejezdník X120 bude umístěno v km 12,110. Přejezdníky budou umístěny dle zápisu o situování nepřenositelných návěstidel zabezpečovacího zařízení ze dne 23.11.2011 viz část H. Doklady.

Budou použity přejezdníky se základní návěstí „otevřený přejezd“. Před odjezdem z dopravní Klenčí pod Čerchovem (směrem na Domažlice) obslouží strojvedoucí dálkový ovladač „pager“ nebo tlačítko v PSt.1 a po uplynutí doby pro zpoždění rozsvícení návěstidla (přejezdníku) se rozsvítí na opakovacím přejezdníku OX116 návěst „uzavřený přejezd“.

Přijímač signálu „pageru“ bude umístěn na pomocném stavědle PSt.1, které bude umístěno na místo rušeného tříznakového krycího návěstidla Sk v km 11,555. V pomocném stavědle PSt.1 budou umístěny ovládací a indikační prvky k přejezdu, které bude možno využít např. při poruše dálkového ovladače. V PSt.1 bude, v případě potřeby nebo nefunkčnosti „pageru“, možné také vyvolat příkaz k „uzavření přejezdu“.

Nové PSt.1 bude vybaveno klíčem, který bude stejný pro celou trať. Ovládací a indikační prvky musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) Z2 příloha 5.

Stávající kolejová deska umístěná v předsíni VB Klenčí pod Čerchovem bude demontována.

Při provádění posunu v dopravně Klenčí pod Čerchovem bude nutné PZS v km 11,495 uvést „ručně“ do stavu výstrahy řadičem „výstraha při posunu“ v novém PSt.1. Tím dojde k vyloučení počítačích úseků a tím pádem k vyloučení mezních výstražných dob, po jejichž uplynutí by se PZS samo uvedlo do stavu klidu. Po dokončení posunu bude nutné PZS v km 11,495 uvést „ručně“ přeložením řadiče zpět „výstraha při posunu“ v novém PSt.1.

V rámci stavebních úprav dojde rovněž ke zrušení manipulační koleje č. 2a, na kterou bylo vydáno Oznámení o postradatelnosti zařízení dopravní cesty ŽST č.j. 761/09-OŘ ze dne 16.12.2009 a následně Povolení k odstranění stavby č.j. DUCR-15312/13/Kn ze dne 26.3.2013. Po zrušení manipulační koleje č. 2a bude vícekolejný přejezd změněn na jednokolejný.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2. Březen 2010.

Nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců.

Nedojde k nárůstu udržujících zaměstnanců, zlepší se bezpečnost na přejezdu.

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby jsou součástí části H. Doklady.

### B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se tyto činnosti omezují a odstraňují.

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména §9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Vlivem investice navržené v rámci stavby, která bude realizována převážně na pozemcích SŽDC, s.o., se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám a nedojde ke zhoršení životního prostředí.

*Posouzení vlivu na životní prostředí:*

Jelikož se jedná o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, které bude realizováno převážně v současných hranicích pozemků SŽDC, s.o. není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001Sb..

*Ochrana vod a ovzduší:*

S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl. 2, §6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry.

Podzemních vod se stavba nedotkne.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

*Ochrana přírody a krajiny:*

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před novými přejezdníky. Ostatní vyvětvení náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.

Kácení dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývající účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí nepřesahuje 80cm (u keřů plocha nepřesahuje 40m<sup>2</sup>), není nutné kácení písemně oznamovat ani žádat o vydání povolení ke kácení. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí přesahuje 80 cm (u keřů plocha přesahuje 40 m<sup>2</sup>) je nutné o kácení písemně požádat místně příslušný úřad o vydání povolení ke kácení.

V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. V blízkosti stavby se nenachází CHKO.

*Hluk a vibrace:*

Při rekonstrukci PZS v rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

*Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:*

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o závazné stanovisko se stavbou do 50 metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.

*Odpady:*

Odstraňování odpadů je řešeno v odstavci B.1.6.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením vyhlášky

č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

Odstraňování odpadů je prováděno dle vyhlášky č. 381/2001Sb. kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů).

Projektová dokumentace doporučuje skládku společnosti AZS98 v obci Újezd (okres Domažlice, PSČ: 344 01).

### **Opatření pro případ havárie**

#### **Preventivní opatření:**

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

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

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

#### **Konkrétní činnosti při vzniku havárie:**

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

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

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

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

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Městský úřad Domažlice - odbor životního prostředí a HZS Plzeňského kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

#### **Hlášení havárie:**

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

**HZS Plzeňského kraje**

**Hasičskou záchrannou službu SŽDC**

**Městský úřad Domažlice, odbor životního prostředí**

**Policie ČR**

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku.

Do stavebního deníku je nutno uvést rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob odstranění.

### **Základní telefonické kontakty:**

<b>organizace</b>	<b>typ kontaktu</b>	<b>telefon</b>
Hasičská záchranná služba SŽDC – Plzeň	Operační středisko	972 522 662
Hasičský Plzeňského kraje	Tísňová linka	112, 150
Městský úřad v Domažlicích - odbor životního prostředí	Mgr. Jiří Beran - Vedoucí odboru ŽP	379 719 261 724 031 559
Policie ČR	Tísňová linka	112, 158

### **Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:**

<b>organizace</b>	<b>zástupce</b>	<b>kontakty</b>
investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.(SŽDC, s.o.)		
zhotovitel:		

## **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

### ***Z hlediska požární ochrany a civilní obrany:***

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

### ***Z hlediska požární ochrany:***

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS Plzeňského kraje v součinnosti s HZS SŽDC s ohledem na požární poplachový plán.

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

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

Veškeré kabelové prostupy do objektů a v objektech budou protipožárně utěsněny.

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

### ***Z hlediska ochrany bezpečnosti práce:***

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC (ČD), železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce §132 – 138 a příslušné ČSN.

Vyhláška číslo 324/90Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

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

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu OP16.

Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

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

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC (ČD). Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů. V rámci stavby nedochází ke křížení ani k souběhu s distribučním nadzemním nebo podzemním vedením VN a VVN.

### **B.5 Energetické výpočty**

V rámci této dokumentace není řešeno.

### **B.6 Protikorozi ochrana**

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

### **B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí**

V rámci této dokumentace není řešeno.

### **B.8 Dopravní opatření**

Návrh dopravních opatření:

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby nejsou třeba.

#### **Předpokládaná doba výluk:**

Na základě připomínek k PD bylo na pracovní poradě konané 23.9.2013 domluveno zkrácení nepřetržité výluky na 6 dní (začátek 8:00 - 20:00 s využitím víkendu).

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků, překopů a pod komunikací pomocí protlaku. Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

#### **Silniční uzavírka přejezdu:**

Projekt DIO nebude v rámci PSŘ zpracováván. Silniční uzavírka se uvažuje v rámci probíhající stavby rekonstrukce silnice II. tř. č. 189. V případě rekonstrukce PZZ mimo silniční uzavírku v rámci probíhající stavby rekonstrukce silnice II. tř. č. 189 si projekt DIO zpracuje a projedná zhotovitel stavby.

### **B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

Stavba je situována převážně na pozemcích SŽDC, s.o. a nedojde při její realizaci k trvalému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o závazné stanovisko se stavbou do 50 metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.

## **B.10 Úspora energie a ochrana tepla**

V rámci stavby bude použit nový betonový technologický domek (RD) v km 11,506 s tepelnou izolací.

## **B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na trati Domažlice – Planá u M.L..

## **B.12 Ochrana obyvatelstva**

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na trati Domažlice – Planá u M.L..

## **B.13 Bezbariérové užívání**

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- železniční přejezd je řešený jako bezbariérový jelikož se v jeho blízkosti pohybují chodci.

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- schéma přejezdového zařízení bude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v zastavěné části obce.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaven světelným PZS.

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

- v rámci stavby není řešeno.