





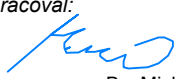
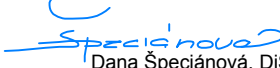
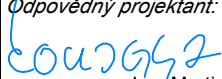
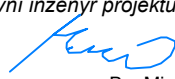
Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
R2	31.10.2017	Odevzdání přípravné dokumentace	Bc. Michal Munzar	
R1	31.8.2017	Dokumentace k připomínkám	Bc. Michal Munzar	

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
--	---

Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
---	---

Vypracoval:  Bc. Michal Munzar	Kontroloval:  Dana Špeciánová, DiS.	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Koudelka	Hlavní inženýr projektu:  Bc. Michal Munzar
--	---	--	---

KRAJ: STŘEDOČESKÝ	OKRES: MĚLNÍK	MěÚ: NERATOVICE
-------------------	---------------	-----------------

Název akce: Výstavba PZS v km 14,836 trati Neratovice – Brandýs nad Labem	Číslo zakázky: ZAK-2017-16	
	Stupeň:	PD
	Datum:	10/2017
	Měřítko:	-

Obsah: SOUHRNNÁ ČÁST	Formát:		A4
	Verze:	Část:	Č. přílohy:
	R2	-	B.

B. SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH:

B.1 Souhrnná technická zpráva	2
B.1.1 Popis stavby a její koncepce.....	2
B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby	7
B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	10
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	10
B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí.....	10
B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA.....	12
B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů	12
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby.....	12
B.4.1 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce	12
B.4.2 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení	13
B.5 Odpadové hospodářství	13
B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby.....	15
B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání	15
B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace	16
B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	16
B.10 Civilní ochrana	16
B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí.....	16
B.12 Organizace výstavby.....	16

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Popis stavby a její koncepce

Stavba „Výstavba PZS v km 14,836 trati Neratovice – Brandýs nad Labem“ se nachází na jednokolejné neelektrizované regionální trati TÚ **0911** Čelákovice (mimo) – Neratovice (mimo), DÚ **16** Jiřice – Neratovice. Stávající traťová rychlost je $V = 60$ km/h se snížením rychlosti v místě přejezdu na 10 km/h, které platí pro oba směry. Zabezpečení jízdy je řešeno telefonickým dorozumíváním. V novém stavu je stavba směrové a výškové řešena ve stávajících traťových rychlostech, při novém PZS dojde ke zvýšení rychlosti přes přejezd v obou směrech z 10 km/h na 40 km/h.

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci úrovněového křížení místní komunikace „C“ v městě Neratovice ul. Nádražní s regionální dráhou Čelákovice - Neratovice, včetně rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Přejezd je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze dopravní značkou A32a – „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“.

Přejezd P2766 bude nově zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2, s celými závory (dvojitými polovičními), reléového typu s elektronickými doplňky, s pozitivní signalizací.

Závory jsou navrženy s postupným (sekvenčním) sklápěním, tj. nejdříve se sklápějí závory před přejezdem, poté závory za přejezdem. V tomto smyslu je proveden i výpočet přejezdu.

Pro spouštění výstrahy budou využity kolejové úseky se stávajícími počítači náprav. Pro možnost anulace na přejezdu pomocí směrového účinku bude stávající úsek 5J nově rozdělen na dva úseky 5J a 6J se vzájemným překrytím na přejezdu P2766.

Pro přenos potřebných vazeb (volnost úseků, příslušný směrový výstup) bude z technologického domku u přejezdu P2763 (km 14,117) do domku u přejezdu P2766 a dále do technologického domku u St2 vybudován nový vazební kabel potřebné dimenze. Tento kabel umožní rovněž zrušení přenosového zařízení, pomocí něhož jsou z důvodu nedostatečné kapacity stávající kabelizace přenášeny indikace a dálkové ovládání stávajících PZS.

Bude vybudováno nové jednotné obslužné pracoviště (JOP) v DK ŽST Neratovice včetně centrály přenosového a řídicího systému. Technologická skříň (rack) bude umístěna v místnosti bývalé obsluhy dálnopisu vedle dopravní kanceláře.

Ovládání a indikace přejezdu P2766 budou zapracovány do nově zřízeného JOP, v souladu s přílohou č. 6 předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Bude zřízen dálkový reset počítačů náprav, tento povel bude společný pro přejezdy P2762, P2763, P2674, P2765 a P2766. Pro příslušný přejezd bude zřízeno uzavření a nouzové otevření přejezdu.

Z PZS budou (samostatně pro každý přejezd) přenášeny informace o bezporuchovém, pohotovostním, bezanulačním a bezvýlukovém stavu a o výstraze na přejezdu.

Ovládání ve směru od konce trati, tj. při odjezdech vlaků z Neratovic do Brandýsa nad Labem a při posunu bude z kolejové desky na St. 2, v souladu s přílohou č. 5 předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Vnitřní výstroj PZS bude umístěna do nového technologického domku, který bude situován v blízkosti přejezdu.

Výstroj doplněného úseku 6J bude umístěna (doplněna) do stávajícího technologického domku u přejezdu P2763.

PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením vhodného typu, který umožní začlenění do stávajícího systému (BDA).

Přejezd se nachází v intravilánu obce, zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 bude zřízena.

Bude zřízena závislost mezi přejezdovým zabezpečovacím zařízením a staničním zabezpečovacím zařízením. Pohotovostní, bezvýlukový a bezanulační stav bude kontrolován v povolujících návěstních znacích cestového návěstidla Sc10 a vjezdového návěstidla JL v ŽST Neratovice při jízdách vlaků směrem k přejezdu.

Z důvodu nedostatečné délky kolejového úseku 6J bude zřízena závislost svícení povolujícího znaku na cestovém návěstidle Sc10 na probíhající výstraze na PZS, popř. bude upravena i závislost ostatních stávajících PZS.

Přejezd se nachází v intravilánu obce, zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 bude zřízena.

Pro napájení technologického domku bude položen nový napájecí kabel z rozvodny ve výpravní budově v ŽST Neratovice.

Pro potřeby sdělovací techniky bude v této stavbě v úseku od km 14,117 (TD v km 14,117) do km 34,350 (Výpravní budova ŽST Neratovice) položen kabel TK 10XN0.8 a 2 x trubka HDPE 40/33, modré a černé barvy.

Od stávajícího technologického domku v km 14,117 do km 34,350 bude ve společné trase s kabely zabezpečovacího zařízení položen pouze pro potřeby sdělovacího zařízení nový kabel TK č. 801, typu TCEKPFLE 10XN0,8. Současně s tímto kabelem bude do výkopu přiložena i 2x trubka HDPE 40/33 pro možnost budoucího zřízení optického kabelu. Tento kabel a tyto trubky budou položeny nepřerušovaně, to znamená, že nebudou zataženy do technologického domku u přejezdu P2760.

Stavební úpravy přejezdu spočívají ve zřízení nové přejezdové konstrukce a napojení přejezdové vozovky na stávající stav. Součástí stavby jsou i úpravy na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu a úpravy terénu v souvislosti s potřebným rozšířením přejezdu.

Před zahájením stavebních prací je nutno vytýčit za přítomnosti správců podzemní inženýrské sítě, práce provádět za odborného dozoru správců.

Před realizací stavby je nutné požádat v dostatečném předstihu o vypracování rozkazu pro vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Položení kabelových tras je možné provést při činnosti stávajícího zařízení. Nové zabezpečovací zařízení se uvede do provozu po dokončení montáže. Předpokládá se, že doba aktivace nového zařízení bude 5 dní během výluky zabzaf. V době uvádění do plné provozuschopnosti zařízení bude doprava řešena přivolávací návěstí, případně rozkazem V nebo PV dle SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis.

B.1. 1. 1 Výběr stavebního pozemku, zhodnocení staveniště

Přehled stavebních pozemků viz (I. 2 Majetkoprávní část).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskladku materiálu se nacházejí na pozemku p.č. 220/1. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích výše uvedených pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Přejezd silničních vozidel k přejezdu je možný po místní komunikaci z obou stran přejezdu, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

Začátek stavby: km 14,117 000 (začátek pokládky traťového zab. kabelu)

Konec stavby: km 34,152 000; 15,139 000 (35,538 000) (konec pokládky traťového zab. kabelu)

S přístupem na staveniště je uvažováno po komunikaci k přejezdu. Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště se navrhuje na pozemku p.č. 220/1. Pro pokládku kabelů, počítačů náprav a demontáž a úpravy drátovodů v kolejišti je možno využít technologie s přístupem po železnici, případně provádět práce ručně za provozu.

B.1. 1. 2 Zásady urbanistického a architektonického začlenění stavby do území

Není předmětem projektové dokumentace.

B.1. 1. 3 Zásady technického řešení

B.1.1.3.1 Návrh rekonstrukce přejezdu v km 14,836

Nové výstražníky budou osazené co nejbližší k ose koleje. Dle požadavku správce trati se navrhuje spřažená celopryžová přejezdová konstrukce se závěrnými zídkami. Kryt vozovky je asfaltový, skladba přejezdové konstrukce je shodná se skladbou navazujícího úseku pozemní komunikace. Spáry mezi asfaltovou vozovkou a závěrnými zídkami a spáry v místě napojení na stávající asfaltovou konstrukci budou zalaty pružnou asfaltovou zálivkou. Součástí rekonstrukce přejezdu budou i chodníkové části š. 2 x 2,1 m.

Přejezd je podle ČSN 73 6380 široký 7,12 m, dlouhý 9,21 m (stavební délka přejezdové konstrukce 7,20 m), s úhlem křížení komunikace 81° přes jednokolejnou neelektrifikovanou trať.

Silnice je široká 7,0 m, tvořená 2 jízdními pruhy, tak, aby došlo k navázání na stávající stav vozovky.

Odvodnění vozovky v místě železničního přejezdu bude řešeno podélným sklonem, kde na pravé straně ve směru staničení bude zřízen šterbinový žlab šířky 0,4 m a výšky 0,5 m. Šterbinový žlab bude opatřen čistícími kusy a na jehož konci bude uliční vpust' s kalovým košem.

V rámci této stavby bude přejezd v km 14,836 nově zabezpečen po provedené stavební rekonstrukci přejezdu. Přejezd bude nově zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2, s celými závory (dvojitými polovičními), reléového typu s elektronickými doplňky, s pozitivní signalizací.

Závory jsou navrženy s postupným (sekvenčním) sklápěním, tj. nejdříve se sklápějí závory před přejezdem, poté závory za přejezdem. V tomto smyslu je proveden i výpočet přejezdu.

Pro spouštění výstrahy budou využity kolejové úseky se stávajícími počítači náprav. Pro možnost anulace na přejezdu pomocí směrového účinku bude stávající úsek 5J nově rozdělen na dva úseky 5J a 6J se vzájemným překrytím na přejezdu P2766.

Pro přenos potřebných vazeb (volnost úseků, příslušný směrový výstup) bude z technologického domku u přejezdu P2763 (km 14,117) do domku u přejezdu P2766 a dále do technologického domku u St2 vybudován nový vazební kabel potřebné dimenze. Tento kabel umožní rovněž zrušení přenosového zařízení, pomocí něhož jsou z důvodu nedostatečné kapacity stávající kabelizace přenášeny indikace a dálkové ovládání stávajících PZS.

Bude vybudováno nové jednotné obslužné pracoviště (JOP) v DK ŽST Neratovice včetně centrály přenosového a řídicího systému. Technologická skříň (rack) bude umístěna v místnosti bývalé obsluhy dálkopisu vedle dopravní kanceláře. Náhradní napájení bude zajištěno po dobu max. 10 hodin z bateriového zdroje v místě přejezdu.

Uvedení přejezdu do výstrahy bude automaticky jízdou drážního vozidla k přejezdu pomocí činnosti jednotlivých snímačů počítače náprav v kolejišti.

Charakteristiky přejezdu po rekonstrukci ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přejezd
úhel křížení PK s dráhou:	úhel křížení 81°
druh pozemní komunikace:	místní komunikace „C“ - obslužná
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	50 km/h
způsob zabezpečení:	PZS 3ZBI s celými závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používán
délka přejezdu:	9,21 m
šířka přejezdu:	7,12 m

Charakteristiky nového přechodu pro pěší ve smyslu ČSN 73 6380:

doba trvání přejezdu:	trvalý
počet křížených kolejí:	1 – jednokolejný přechod
úhel křížení pozemní komunikace s dráhou:	úhel křížení 81°
druh pozemní komunikace:	místní komunikace „C“ - obslužná
povaha a účel dráhy:	regionální dráha
nejvyšší dovolená rychlost vozidel:	0 km/h, provoz motorových vozidel vyloučen
způsob zabezpečení:	PZS 3ZBI s celými závorami
způsob používání uživateli komunikace:	trvale používán
délka přechodu:	9,21 m
šířka přechodu:	2x2,10 m

B.1.1.3.2 Návrh trasy

Prostorové řešení trasy a návrhy stavebních konstrukcí vycházejí ze základních předpisů, norem a typových podkladů.

Nový návrh trasy odpovídá stávajícímu stavu, nedochází k žádným zásadním změnám směrové ani výškové polohy koleje. Dojde k rekonstrukci železničního svršku a sanaci spodku pod přejezdovou konstrukcí a v přilehlých úsecích v nezbytně nutném rozsahu, aby byl umožněn přenos statického a dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláně tělesa železničního spodku a konstrukce přejezdu.

Rekonstrukce železničního svršku spočívá ve výměně kolejového pole v přejezdu v délce 25,0 m z kolejnic S49 na betonových pražcích, za kolejové pole z kolejnic 49E1 na nových betonových pražcích dl. 2,6m s rozdělením „u“.

Rekonstrukce šterkového lože a drážních stezek proběhne v celém úseku rekonstrukce železničního svršku tj. v délce 25,0 m.

Z hlediska směrových a sklonových poměrů trati dojde k úpravě GPK.

Předmětem rekonstrukce železničního spodku je zřízení skloněné zemní pláně (5%) pod novým kolejovým polem v přejezdu. Součástí rekonstrukce železničního spodku je zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží v délce 22,6 m, sestávající ze šterkového lože tl. 0,35 m, podkladní vrstvy ze šterkodrti tl. 0,50 m a netkané geotextílie 300g/m².

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

- | | |
|------------------------------------|--------------------------|
| ▪ max. stávající traťová rychlost: | 60 km/h |
| ▪ traťová třída zatížení: | C3 |
| ▪ hmotnost na nápravu: | 20 t |
| ▪ prostorová průchodnost: | GC |
| ▪ řád traťové koleje: | 6 |
| ▪ typ PZZ: | světelné s celými závory |

B.1.1.3.3 Návrh přípojky nízkého napětí pro napájení přejezdů

Pro nový technologický domek přejezdu, který bude umístěn v km 14,845, bude přivedena napájecí třífázová přípojka nn pro napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 14,836. S ohledem na nové PZS bude třeba zajistit soudobý elektrický příkon 2,0kW.

Pro napájení PZS bude zřízena nová přípojka z rozvodny NN v ŽST Neratovice.

Ze stávající rozvodné skříně RS3, z lišt L1, L2, L3 a PEN bude přiveden kabel CYKY J 4x16 do nové rozvodné skříně RS4, umístěné namísto stávající plechové rozvodnice.

V této nové skříně bude umístěn elektroměr SŽE s jističem před elektroměrem F1/3xB20A.

Odtud bude veden nový napájecí kabel 901 CYKY-J 4x16 pro napájení PZS. Vně technologického domku PZS P2766 v km 14,864 bude postaven venkovní plastový rozvaděč s hlavním jištěním PZS F2/3xC16A a zde bude napájecí kabel ukončen.

Napěťová soustava (přípojka): 3/PEN AC 50 Hz 400/230 V TN-C-S.

Celkový předpokládaný příkon pro přejezd včetně rezervy je 2,0 kW.

Délka napájecího kabelu pro PZZ: 540 m

Typ a průřez napájecího kabelu: CYKY J 4x16

Hodnota nového jističe pro napájení PZZ: 3x16 A; charakteristika C

Hodnota nového jističe před elektroměrem: 3x20 A; charakteristika B

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

PS 01 a PS 02 PZS v km 14,836

- | | |
|-----------------------------------|------|
| ▪ technologický domek se střechou | 1 ks |
| ▪ stožár s jednou skříní | 4 ks |
| ▪ závorový pohon a závory | 4 ks |
| ▪ počítač body počítače náprav | 2 ks |
| ▪ JOP | 1 ks |
| ▪ MO, VTO | 1 ks |

E STAVEBNÍ ČÁST

SO 01 Přejezd v km 14,836

Železniční svršek

- | | |
|--|---------|
| ▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice, pražce betonové | 25,0 m |
| ▪ montáž kolejnic tv. 49 E1 | 2x25 m |
| ▪ svařování kolejnic | 4 ks |
| ▪ rekonstrukce kolejového lože | 25,0 m |
| ▪ zřízení bezстыkové koleje | 173,4 m |
| ▪ úprava geometrické polohy koleje celkem | 148,4 m |

Železniční spodek

▪ úprava zemní pláně (délka koleje)	25,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 5 pod přejezdem)	22,6 m
▪ hloubkové odvodnění podélným trativodem	22,6 m
▪ zemní práce	1 kpl

Železniční přejezd

▪ zřízení přejezdu s krytem z celopryžových panelů (v ose)	7,2 m
▪ zřízení přechodu s krytem z celopryžových panelů (v ose)	2x2,7 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	81,84 m ²

SO 31 Přípojka nn

▪ elektroměr SŽE s jističem	1 ks
▪ rozvodná skříň RS4	1 ks

B.1. 1. 4 Zdůvodnění navrženého řešení stavby

Je zapotřebí odstranit především nedostatky týkající se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce a nízké úrovně zabezpečení přejezdu. Stavbou bude odstraněn i nevyhovující stav šterkového lože a stavebně-technický stav kolejového roštu a spodku pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.

Stavba řeší nové přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 14,836, v rekonstrukci přejezdové konstrukce a rekonstrukci nevyhovujícího stavu železničního spodku a svršku v daném úseku.

Po provedení stavby bude zvýšena bezpečnost železniční dopravy. Zvýšena bude i bezpečnost silniční dopravy na rekonstruovaném úroňovém křížení s předmětnou železniční tratí.

B.1. 1. 5 Údaje o současném stavu stávající stavby**B.1.1.5.1 Stručná charakteristika trasy**

Železniční přejezd v km 14,836 se nachází na regionální jednokolejně neelektrifikované železniční trati Čelákovice – Neratovice.

Trať se v místě přejezdu nachází v oblouku bez převýšení. Před přejezdem i za ním se trať nachází v úrovni terénu.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku včetně konstrukce přejezdu, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost železniční a silniční dopravy.

B.1.1.5.2 Stávající stav přejezdového zabezpečovacího zařízení – přejezd v km 14,836

Přejezd s místní komunikací je nyní zabezpečen pouze dopravní značkou A32a. Maximální traťová rychlost je 60 km/h se snížením rychlosti na přejezdu na 10 km/h v obou směrech. Přejezd se nachází v traťovém úseku Čelákovice – Neratovice.

Přejezd ve stávajícím stavu není vybaven napájením přejezdového zabezpečovacího zařízení.

B.1. 1. 6 Využití dosavadního hmotného majetku

Není předmětem projektové dokumentace.

B.1. 1. 7 Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území**B.1.1.7.1 Přeložky inženýrských sítí**

Přeložky stávajících sítí budou upřesněny při vytyčení a samotné realizaci.

B.1.1.7.2 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Navrhovaná stavba není časově vázána na okolní výstavbu. Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného vylukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby.

Zahájení stavby není podmíněno žádnou jinou investicí, stavba sama nevyvolává nutnost žádné další stavby.

B.1.1.7.3 Vztahy k dosavadnímu veřejnému a občanskému vybavení území

Vzhledem k charakteru realizované stavby nevznikne jejím provozem potřeba řešení motorové dopravy. Počty parkovacích míst, dopravní trasy a dopravní frekvence nebudou stavbou ovlivněny. Vzhledem k charakteru stavby bude během její realizace dočasně omezen provoz motorové dopravy na přejezdu v km 14,836.

Stavbou nebude narušeno ani změněno dosavadní veřejné a občanské vybavení území.

B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby

B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

B.1.2.1.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech, vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území

Pro potřebu zpracování přípravné dokumentace stavby byly provedeny následující průzkumy:

- Podrobný geotechnický průzkum a návrh pražcového podloží přejezdu v km 14,836 zpracoval Ing. Kačora, (08/2017).
- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby.
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení.
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál šterkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci.
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách.

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č.383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S – ostatní odpad. Zhotovitel stavby je povinen nakládat s materiálem v souladu se zněním zákona o odpadech č. 185/2001 Sb.

Průzkum průběhu inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby byl proveden v měsíci srpnu roku 2016. Trasy jednotlivých sítí a zařízení jsou překresleny do situace stavby, příčných řezů a podélného profilu na základě vyjádření správců. Před prováděním stavby je nutné provést případnou aktualizaci propadlých stanovisek s potvrzením průběhu sítí jednotlivými správci. Při provádění prací je nutno probíhající kabely po dohodě s jejich správci řádně zabezpečit a ochránit před poškozením. Přitom je bezpodmínečně nutné zajistit dozor příslušných správců.

Geotechnický průzkum podloží přejezdu byl proveden v srpnu 2017. Šterkové lože je do hloubky 0,21m znečištěné. Od 0,21 – 1,30m se nachází střednězrnitý písek se šterkovitou příměsí.

Přítomnost železničního přejezdu s pevným krytem na trati vyžaduje vyšší nároky z dlouhodobějšího hlediska na přenos statického i dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace pláně tělesa železničního spodku. Minimální požadovaný modul přetvárnosti na pláni tělesa železničního spodku regionální trati je $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$, který platí pro přejezd i v přilehlých přechodových oblastech (podle předpisu SŽDC S4).

V rámci geotechnického průzkumu byla u přejezdu vlevo koleje provedena kopaná sonda, ve které byla uskutečněna dynamická penetrační zkouška a odebrán vzorek zeminy k laboratorní zkoušce. Dále bylo provedeno posouzení pražcového podloží z hlediska promrznání. Redukovaná hodnota modulu přetvárnosti na zemní pláni zjištěná odhadem dle dynamické penetrační zkoušky činí $E_{0or} = 22,3 \text{ MPa}$,

vodní režim je příznivý, odebraná zemina nebezpečně namrzavá. Na základě zjištěných geotechnických informací byl proveden návrh a posouzení sanace pražcového podloží přejezdu a přechodových oblastí. Navrhuje se ZKPP typ 5 v celkové délce 22,6m, jež se skládá z úseku pod přejezdem délky 12,6m a přechodovými oblastmi před přejezdem 5,0m a za přejezdem délky 5,0m a zakončí klínem 1:1.

Zesílená konstrukce pražcového podloží ZKPP typ 5 sestává:

- 0,35m kolejové lože – šterkové lože fr. 32/63 mm na jednostranně skloněné pláni tělesa žel. spodku (sklon 5% vpravo)
- 0,50m podkladní vrstva ze šterkodrti třídy A fr. 0/32 mm ($I_d=0,80$, $E_{sd}=60$ MPa)
- netkaná geotextilie 300g/m²
- zhutněná zemní pláň skloněná 5% vpravo

Navržená konstrukce vyhovuje i z hlediska ochrany zemní pláně před nepříznivými účinky mrazu ve smyslu přílohy 7 předpisu SŽDC S4.

B.1.2.1.2 Použité geodetické a mapové podklady

Pro zpracování přípravné dokumentace stavby byly použity tyto mapové a geodetické podklady:

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby (SŽG Praha).
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Středočeský kraj, katastrální pracoviště Mělník, <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz/>.

B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

Pro zpracování přípravné dokumentace byla zajištěna vyjádření správců inženýrských sítí včetně průběhu stávajících inženýrských sítí v místě stavby. Průběhy veškerých zjištěných sítí jsou zakresleny ve výkresové části dokumentace. Originály vyjádření s vyznačením průběhů sítí jsou založeny u zpracovatele dokumentace, kopie jsou obsahem části H. Doklady.

Před zahájením stavebních prací je nutné zajistit vytýčení podzemních vedení příslušnými správci, po dobu zemních prací v blízkosti trasy bude zajištěn dozor správců.

V ochranných pásmech a v blízkosti zařízení pod napětím se musí učinit opatření proti dotyku nebo přiblížení k částem s nebezpečným napětím. Zejména se jedná o opatření při provozu mechanismů pro zemní práce (výložníky bagrů, zvednuté korby sklápěček, protože pod venkovním vedením vysokého napětí nesmí být použito mechanismů vyšších než 3 m, včetně výsuvných částí.

V ochranných pásmech vedení nesmí být skládky a deponie zemin a nebudou budovány objekty zařízení staveniště a výrobní zařízení a plochy se nebudou používat pro parkování vozidel a mechanismů.

Ochránění veškerých dotčených stávajících inženýrských sítí po dobu stavby budou v projektu stavby řešeny v rámci jednotlivých stavebních objektů. Provede se zčásti těsně před zahájením stavebních prací na železničním spodku a svršku, zčásti pak v průběhu rekonstrukce.

Překládaná vedení dalších inženýrských sítí mají rovněž ochranná pásma, jejichž podmínky je nutno respektovat. Požadavky jsou uvedeny v příslušné dokumentaci objektů.

B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

Není předmětem projektové dokumentace.

B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Staveniště navrhované rekonstrukce traťového úseku je situováno na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a města Neratovice, které leží v Středočeském kraji, okres Mělník.

Podrobný výpis informací z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních je obsahem přílohy I. 2 Majetkoprávní části I. Geodetické dokumentace.

Ve stavbě nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského či lesního půdního fondu.

B.1.2.5 Územně technické podmínky

S přístupem na staveniště je uvažováno po komunikaci k přejezdu. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici.

B.1.2.5.1 Napojení stavby na zdroje vody a energií

Nejedná se o stavbu na elektrifikované trati, realizovaná stavba nevyvolá žádné nároky na zajištění odběru elektrické energie, vody ani plynu pro svůj provoz. Dokončená stavba a její provoz nevyžaduje oproti stávajícímu stavu zajištění žádných energií, železniční doprava bude nadále provozována nezávislou motorovou trakcí.

Při provádění stavby bude zajištění potřebných zdrojů v kompetenci zhotovitele stavby. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

Práce budou prováděny převážně kolejovou stavební mechanizací se samostatnými agregáty. Zabezpečení pitné a technologické vody se předpokládá v cisternách.

Staveniště bude vybaveno ekologickým WC. Telefonické vyrozumění bude probíhat drážními aparáty, mobilními telefony a vysílačkami zajištěnými zhotovitelem.

B.1.2.5.2 Odvodnění stavebního pozemku

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod, dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Odvodnění tělesa dráhy bude zajištěno nebezpečnými příkopy, podélným trativodem. Odvodnění vozovky v místě železničního přejezdu bude řešeno podélným a příčným sklonem, kde na pravé straně ve směru staničení bude zřízen štěrbínový žlab šířky 0,4 m a výšky 0,5 m. Štěrbínový žlab bude opatřen čistícími kusy a na jehož konci bude uliční vpust' s kalovým košem.

Toto odvodnění je svedeno do silničních příkopů odvádějících vodu mimo prostor přejezdu.

B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách

Stavba je koordinována s akcí: „Kvalifikované služby CPS 2017 v obvodu ST Praha východ zpracování ZPD pro TÚ Brandýs n.L. – Neratovice“.

B.1.2.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

Přehled stavebních pozemků viz (I. 2 Majetkoprávní část).

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště, pro odstavení mechanizace a meziskládku materiálů se nacházejí na pozemku parc. č. 220/1. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Příjezd silničních vozidel k přejezdům je možný z místní komunikace z obou stran, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Obvod staveniště je určen územním rozsahem stavby a hranicemi pozemků SŽDC s.o. a ČD a.s., na nichž bude stavba prováděna.

Ve stavbě nedojde k trvalému záboru mimodrážních pozemků, proto nevznikají ani žádné nároky na výkup pozemků.

B.1.2.8 Výjimky z předpisů a norem

V rámci stavby není nutné uplatňovat výjimky ze závazných dokumentů.

B.1.2.9 Požadavky na další přípravu stavby

Pro další přípravu a realizaci stavby je nutné zejména:

- Respektovat připomínky vznesené v rámci schvalovacího řízení přípravné dokumentace.

B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

Provozní a dopravní technologie v předmětném traťovém úseku Čelákovice – Neratovice zůstane vzhledem k charakteru rekonstrukce v zásadě beze změn. Cílový stav po rekonstrukci, tj. počet vlaků, nápravový tlak, třída a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí.

V rámci rekonstrukce bude provedena úprava zabezpečení přejezdů zřízením nového PZS.

	<u>počáteční stav:</u>	<u>cílový stav:</u>
▪ max. traťová rychlost	60 km/h	60 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t	20 t
▪ prostorová průchodnost	GC	GC
▪ řád traťové koleje	6	6
▪ kategorie trati	regionální	regionální
▪ druh trakce	motorová	motorová
▪ typ PZZ	výstražný kříž	světelné se závorami

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se zákonem č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, vše v platném znění. A dále zákonem č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny (národní parky, chráněné krajinné oblasti, národní přírodní rezervace, přírodní rezervace, národní přírodní památky, přírodní památky) a lokality zařazené do soustavy Natura 2000 a přírodní parky.

Vlivem stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a města Neratovice, a jež se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám, nedojde v prostoru stavby ke zhoršení životního prostředí.

Pouze při vlastním provádění zemních prací a realizaci železničního spodku a svršku lze hovořit o dočasném zhoršení životních podmínek, následný provoz však již bude bez dalších negativních vlivů.

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při zemních pracích, při demontážích a při navážení materiálu pro železniční svršek. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost kropením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně hluku, vibrací a výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací sníží pod nynější úroveň.

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Jelikož se jedná o stavbu na stávající trati, která bude realizována v současných hranicích pozemků SŽDC s.o., ČD a.s. a města Neratovice bez zvýšení počtu traťových kolejí, není nutné posouzení dle Zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí v platném znění, ani nebylo toto posouzení vyžádáno orgány státní správy.

B.3.1.1 Ochrana přírody

Stavba bude prováděna na pozemcích SŽDC s.o., ČD a.s. a města Neratovice, které mají charakter ostatní plochy, způsob využití je dráha případně silnice a ostatní komunikace. Odstranění a vykácení náletových dřevin a křovin v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnutnějším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby.

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 ponechávány zbytečně 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.

Realizací stavby v navrženém rozsahu bude i nadále zajištěna ekologická vlaková doprava s využitím kvalitnější a bezpečnější dopravní cesty.

V místě stavby se nenacházejí památkové stromy, zvláště chráněné druhy rostlin, živočichů či nerostů.

B.3. 1. 2 Dendrologický průzkum

Není předmětem projektové dokumentace.

B.3. 1. 3 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

Odstranění a vykácení porostů v prostoru navržené stavby bude provedeno pouze v nejnútnejším rozsahu, a to v předstihu mimo rámec stavby jako součást prací na zajištění provozuschopnosti železniční dopravní cesty. Jedná se výhradně o náletové porosty na drážních svazích a přilehlých drážních pozemcích, jejichž likvidace je nezbytná pro realizaci stavby.

Náhradní výsadba dřevin nebude prováděna.

B.3. 1. 4 Vliv stavby na vodoteče, vodní zdroje

Stavbou nedojde v rekonstruovaném úseku k zásadní změně odtokového režimu povrchových vod. Jedním z cílů stavby je zlepšení funkce odvodnění pražcového podloží s odvedením srážkových vod z části prostoru železničního tělesa se zaústěním do vsakovacího objektu.

Dokončenou stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.3. 1. 5 Odpady

Odpady jsou řešeny v samostatné kapitole B. 5 Odpadové hospodářství.

B.3. 1. 6 Výpočet odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům zemědělského půdního fondu.

B.3. 1. 7 Výpočet odvodů za odnětí půdy z lesního půdního fondu

V rámci stavby nedojde k dočasným ani k trvalým záborům lesního půdního fondu. Ve stavbě rovněž nedojde ke kácení lesa.

B.3. 1. 8 Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

Památkově chráněné objekty či jiné kulturní památky se v oblasti staveniště nenalézají, jednotlivé stromy ani jiné zvláště chráněné porosty v obvodu staveniště nejsou známy.

B.3. 1. 9 Hluková studie, vliv vibrací

Při realizaci stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení úrovně hluku a vibrací vlivem nasazení stavebních strojů a techniky zhotovitele, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svého strojového parku.

Po dokončení rekonstrukce se úroveň hluku a vibrací znovu vrátí na nynější úroveň.

Hluk ze stavební činnosti bude detailněji řešena v následujících fázích dokumentace.

B.3. 1. 10 Rozptylová studie

Není předmětem projektové dokumentace.

B.3. 1. 11 Posouzení vlivu samotné stavby na kvalitu ovzduší

Stavbou nevznikají žádné nové zdroje znečišťování ovzduší. Při provádění stavby dojde po přechodnou dobu ke zvýšení prašnosti při provádění zemních prací a při navážení jednotlivých konstrukčních vrstev železničního spodku a svršku. V suchém období je zapotřebí snižovat prašnost klopením manipulačních míst na staveništi.

Po dobu stavby dojde rovněž ke zvýšení úrovně výfukových emisí z motorů stavebních strojů zhotovitele stavby, který je zodpovědný za vyhovující technický stav svých vozidel, zejména za seřízení vstřikovacích čerpadel vznětových motorů.

B.3. 1. 12 Biologický průzkum

Není předmětem projektové dokumentace.

B.3. 1. 13 Průzkum radonových rizik

Na základě ustanovení vyhlášky č.76/91 Sb.,§1, odst.2, v platném znění stavba neobsahuje pobytové místnosti, u nichž se předpokládá využití více než 1000 hodin za rok pro pobyt osob. Z toho důvodu není nutno provádět ochranu stavby proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

Radonové hledisko se tedy ve stavbě neprojeví.

B.3.2 Zapracování podmínek z procesu EIA

Není předmětem projektové dokumentace.

B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Není předmětem projektové dokumentace.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

B.4.1 Z hlediska ochrany zdraví a bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem ČD, SŽDC, ČSN, TNŽ, železničních předpisů, PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Je třeba dodržovat ustanovení předpisu:

SŽDC Ob1 Vydávání povolení ke vstupu do prostor Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

SŽDC Ob14 Předpis pro stanovení organizace zabezpečení požární ochrany Správy železniční dopravní cesty, státní organizace

SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností

SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a rovněž pak příslušná ustanovení ČSN 33 0050-603, ČSN EN 50110-1 ed. 3, ČSN 34 3085 ed. 2.

Zvláště se pak zdůrazňuje:

- Všichni pracovníci musí být prokazatelně seznámeni s platnými bezpečnostními předpisy.
- Obvod staveniště musí být řádně vyznačen a zajištěn, v případě možnosti přístupu veřejnosti do blízkosti staveniště nebo přímo přes něj, je nutné jasně ohraničit prostor s možností přístupu veřejnosti a zajistit jejich bezpečnost.
- Při zemních pracích a výkopech musí být zajištěna bezpečnost pracovníků řádným pažením.
- Stavební práce, k jejichž provádění je požadována odborná způsobilost, mohou provádět pracovníci až po jejím získání.
- Vjezdy a staveniště musí být řádně vyznačeny, mimostaveništní komunikace musí být udržovány v čistotě.
- Při stavební činnosti musí být minimalizovány veškeré práce, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména pak hluk (především v noci), prašnost, vibrace.
- Před zahájením stavebních prací je nutno požádat jednotlivé správce inženýrských sítí o vytýčení jejich průběhu a toto po dobu stavby udržovat.
- Práci v blízkosti inženýrských sítí provádět dle ustanovení o práci v příslušném ochranném pásmu a dle podmínek jejich správců či provozovatelů, v případě nebezpečí zásahu do provozovaných zařízení si pak vyžádat a zabezpečit přítomnost a dohled správců inženýrských sítí přímo na místě.

Zejména je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- ČSN 33 0050-603 Mezinárodní elektrotechnický slovník. Kapitola 603: Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- ČSN EN 50110-1 ed. 3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních - Část 1: Obecné požadavky
- Vyhláška 50/78 Sb. v platném znění O odborné způsobilosti v elektrotechnice

Pro práce prováděné strojními mechanismy pod trakcí je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy. Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci se železničními jeřáby a případně použitými kolovými jeřáby.

Práce prováděné strojními mechanismy, kolovými, pásovými a železničními jeřáby je nutno konat za dozoru pověřeného oprávněného pracovníka SŽDC, s.o. nebo ČD, a.s.

B.4.2 Z hlediska vlivu trakčních a energetických vedení

Stavba se nenachází na elektrizované trati ani v blízkosti energetických vedení a není tedy nutné ji před těmito vlivy zvlášť chránit.

B.5 Odpadové hospodářství

Veškeré odpady, které budou stavbou vyprodukovány, vzniknou v průběhu realizace stavby. Odpady vzniklé při stavbě se budou na jednotlivých místech stavby třídit a odvážet na investorem určené skládky a místa. Mimo běžných zásad ochrany životního prostředí je nutno zejména zajistit správné nakládání s odpady podle příslušných zákonů a vyhlášek.

Při manipulaci a hospodaření s odpady je nutné řídit se zákonem č.185/2001 Sb. o odpadech a o změně některých zákonů v platném znění, a dále následnými vyhláškami MŽP č. 93/2016 Sb. o katalogu odpadů, č. 437/2016 Sb. o podmínkách použití upravených kalů na zemědělské půdě, č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, č.383/2001 Sb. o podrobnostech nakládání s odpady, č. 384/2001 Sb. o nakládání s PCB a č. 94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

Podle tohoto seznamu je původce mimo jiné povinen vznik odpadů co nejvíce omezovat a vytvářet předpoklady pro využívání a zneškodňování odpadů. Původce musí s odpady nakládat tak, aby nedošlo k porušení povinností vyplývajících z dalších zvláštních předpisů (zákon č. 372/2011 Sb. o zdravotních službách a podmínkách jejich poskytování v platném znění, zákon č. 254/2001 Sb. o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon) v platném znění, ...).

Ve smyslu zákona č.185/01 Sb. o odpadech v platném znění stavba nevyvolává negativní vliv na životní prostředí. Předpokládaný výskyt odpadového materiálu při stavbě je uveden v následujícím přehledu.

Vyzískaný odpadový materiál:

Poř. číslo	Katalogové číslo	Kateg.	Název odpadu	Jedn.	Množství	Číslo SO
1	17 05 04	O	Vytěžené zeminy a horniny – I. tř. těž.	t	188,78	SO 01
2	17 05 08	O	Štěrka z kolejiště	t	44,55	SO 01
3	17 01 01	O	Žel. pražce betonové	t	25,83	SO 01
4	17 02 04*	N	Žel. pražce dřevěné	t	6,388	SO 01
5	17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	t	20,063	SO 01
6	17 05 04	O	Kamenná suť	t	47,036	SO 01
7	17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	t	1,125	SO 01
8	17 04 11	N	Kabely	t	0,85	PS 01

Veškerý vyzískaný materiál železničního svršku je vlastnictvím SŽDC s.o. ve správě SŽDC SDC Praha. Bude postupováno dle Směrnice GR SŽDC č. 11.

V případě užitého materiálu či materiálu určeného k regeneraci dle kategorizace bude provedeno oddělení kolejnic od pražců a protokolární předání objednateli prostřednictvím SŽDC SDC ST Praha. U nepoužitelného materiálu bude provedeno rozebrání do součástí, odvezení do výkupu a na skládku, příp. k recyklaci.

Likvidace odpadů:

V průběhu stavby budou ukládány na řízené skládky či likvidovány prostřednictvím specializovaných organizací druhy odpadů dle následujícího přehledu:

- 1) odvoz na řízenou skládku, vzdálenost 20 km
- 2) ad 1
- 3) ad 1
- 4) likvidace na skládce, vzdálenost 20 km
- 5) 1
- 6) ad 1
- 7) ad 1
- 8) ad 4

Na základě zkušeností ze staveb obdobného charakteru lze s největší pravděpodobností předpokládat, že odpadový materiál ze znečištěného kolejového lože a zemin jednak vyhoví zařazení do sledované třídy vyluhovatelnosti III a dále i obsah PCB/kg sušiny je výrazně nižší než limitní hodnota ve smyslu zákona č. 383/2001 Sb. o uložení odpadu a proto bude možné tento odpad ukládat na skládkách skupiny S - ostatní odpad.

Provozem stavby po jejím dokončení žádné další odpady nevznikají.

B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

Vzhledem k charakteru stavby a jednotlivých stavebních objektů stavba vyžaduje speciální protipožární zabezpečení pro technologický reléový domek.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém štěrku nebo v kamenné drti drážních stezek. Celý povrch drážního tělesa s výjimkou pražců je z kameniva. Kryt vozovky na přejezdu sestává z asfaltového betonu střednězrnného, který je za běžných provozních podmínek nehořlavým materiálem.

V případě požáru v místě stavby při provozování železniční dopravy by požár likvidovala místně příslušná JPO HZS SŽDC.

Stavba, resp. technologický domek, svým charakterem vyžaduje protipožární opatření dle normy ČSN 73 0802. Další objekty stavby jsou bez uzavřených prostorů a nachází se v otevřené krajině a nevyžadují tedy protipožární opatření. Součástí technologického domku bude hasící přístroj.

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

1. Hodnoty požární odolnosti:

- podlaha: požární odolnost REI 30 minut
- stěna: požární odolnost REI 30 minut
- strop: požární odolnost REI 30 minut
- dveře: požární odolnost EI 30 DP1

2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1

3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém

4. Chování při vnějším požáru

- střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)
- okolí do vzdálenosti 5m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
- příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do RD budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

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

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.“

Zároveň je doporučeno nejpozději v dokumentaci skutečného provedení zpracovat soupis požárních ucpávek a těsnění.

B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Je řešeno v části D. 1. 3 (Přejezdové zabezpečovací zařízení)

B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Prostor železničního tělesa s traťovou kolejí, v němž bude rekonstrukce prováděna, je po dokončení stavby určen pouze a výhradně pro práci a pohyb zaměstnanců SŽDC, s.o. a ČD, a.s., zdravotně způsobilých pro práci v kolejišti.

Veřejnosti přístupná část v prostoru stavby je úrovnový přejezd v km 14,836. Dokončená stavba bude v místě tohoto přejezdu pro pěší veřejně přístupná. Na přejezdu bude zřízena akustická signalizace pro nevidomé.

B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Stavba se nenachází v oblasti ohrožené z hlediska možné povodňové aktivity, sesuvů půdy, poddolování, seismicity ani zvýšené koncentrace radonu či hladiny hluku.

B.10 Civilní ochrana

Stavba neobsahuje žádné zařízení civilní ochrany, ani toto nebylo vyžadováno v zadávacích podmínkách pro zhotovení projektové dokumentace.

B.11 Graf dynamického průběhu rychlosti

Jedná se o stavbu rekonstrukce vedoucí ke zvýšení rychlosti v místě řešeného přejezdu.

B.12 Organizace výstavby

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Čelákovice - Neratovice. Doba trvání nepřetržité výluky bude navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Rozhodujícím stavebním objektem je stavební objekt SO 01 (jedná se o část železničního spodek), kterému se musí podřídit i postup rozhodujících kroků výstavby. Provozní soubor PS 01 a PS 02 musí být realizován souběžně s realizací stavebního objektu SO 31 Přípojka NN.

Nové zabezpečovací zařízení se uvede do provozu po dokončení montáže. Předpokládá se, že doba aktivace nového zařízení bude do 5 pracovních dnů od začátku montáže PZS.

Výluka zabezpečovacího zařízení a traťové koleje budou probíhat současně.

Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace: rok 2018

Předpokládaná doba trvání stavby: 8 týdnů

(5 dní nepřetržité výluky zabzař pro aktivaci PZS)

(5 dní nepřetržité výluky traťové koleje)

S přístupem na staveniště je uvažováno na železničním přejezdu v km 14,836. Případně je možné využít technologie s přístupem po železnici od ŽST Neratovice. Příjezd silničními vozidly po místních komunikacích. Před jednotlivými výjezdy na místní komunikaci budou umístěny informační značky IP 22 „Změna místní úpravy“ s textem „Pozor výjezd vozidel ze stavby“. Značky budou osazeny po celou dobu realizace akce.

Při provádění prací se předpokládá úplná uzavírka přejezdu. Během této uzavírky budou zajištěny odklonové trasy pro individuální automobilovou dopravu po stávající silniční síti, jejichž stanovení bude předmětem dalšího stupně dokumentace.

Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Podle zákona o dráhách č.266/94 Sb. v platném znění §5, odst.1 a 2, jsou ve stavbě provozní soubory a stavební objekty charakteru pouze „stavby dráhy“. U těchto objektů podle §7, odst. 2 části druhé citovaného zákona musí být způsobilost „stavby dráhy“ k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou a v případě staveb, které svým charakterem a účelem ovlivňují podmínky bezpečného a plynulého provozování dráhy a drážní dopravy, stanoví drážní správní úřad ve stavebním povolení navíc též zavedení zkušebního provozu.

Rozsah a podmínky technicko-bezpečnostní zkoušky a eventuálně i zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, kterým je vyhláška Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, konkrétně její část druhá, hlava třetí, §5 až 7.

Stavební prvky charakteru „určených technických zařízení“ podle § 47 a § 48, hlavy třetí, části páté uvedeného zákona, jejichž technickou způsobilost před uvedením do provozu posuzuje drážní správní úřad, ve stavbě obsaženy jsou. Jedná se o přejezdové zabezpečovací zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti. Zkušební provoz není požadován.

Dokončenou „stavbu dráhy“, případně její část schopnou samostatného užívání je možné užívat (provozovat) jen na základě kolaudačního rozhodnutí. Kolaudační rozhodnutí může být vydáno jen, je-li technická způsobilost takové stavby ověřena technicko-bezpečnostní zkouškou, v případě kladného rozhodnutí Drážního správního úřadu pak navíc ještě zkušebním provozem podle vyhlášky č.177/95 Sb., což bude uplatněno i v této stavbě.

V období mezi dokončením objektu s provedenou technicko-bezpečnostní zkouškou a vydáním kolaudačního rozhodnutí, se po konzultaci s Drážním správním úřadem předpokládá, že za nezkolaudovaný objekt bude při jeho užívání po dobu zkušebního provozu zodpovědný zhotovitel stavby. Tento požadavek bude rovněž uveden v soutěžních podmínkách na dodávku stavby.

Zkušební provoz se zavede po provedení technicko-bezpečnostní zkoušky vydáním „Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu“, s uvedením podmínek provedení tohoto provozu včetně doby jeho trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní správní úřad.

Po splnění podmínek stanovených v „Rozhodnutí o zkušebním provozu“ lze podat návrh na zahájení kolaudačního řízení stavby jako celku, případně jejích částí, schopných samostatného užívání (jednotlivé PS, SO či jejich skupiny).

Při realizaci této stavby je třeba z důvodů maximálního omezení výlukové činnosti jednotlivé stavební objekty ihned po jejich dokončení uvést do provozu ještě před dokončením celé stavby.

Toto se týká všech stavebních objektů, které stavba obsahuje a u nichž je nezbytně nutné ihned po dokončení jednotlivých částí, daných navrženými kolejovými výlukami, předávat tyto okamžitě do užívání (předběžného provozu) ještě před úplným dokončením těchto objektů, aby byla zajištěna průjezdnost trati ihned po skončení jednotlivých výluk.

Při provádění rekonstrukce v nepřetržitých výlukách musí vybraný zhotovitel stavby zajistit zejména koordinaci prací železničního spodku a svršku tak, aby veškeré práce nutné pro zajištění bezpečného provozu byly provedeny v průběhu stavby respektive již v průběhu jednotlivých nepřetržitých výluk.

Zhotovitel musí zajistit při ukončení výluky na položení železničního svršku provoz rychlostí min. 50 km/h. Dále pak dle TKP 7.3.4 nejdéle do tří měsíců úpravu GPK podbíječkou. Dále zajistí kontinuální měření GPK v rámci TBZ a měření měřícím vozem do 60-ti dnů po zahájení TBZ dle TKP 8.6.4.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování.

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

Časový harmonogram prací bude vypracován v dalším stupni projektové dokumentace nebo zhotovitelem před samotnou realizací.

V srpnu 2017

Vypracoval: Bc. Michal Munzar