

B. SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH :

B 1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B 1.1 Průzkumy a podklady

B 1.2 Ochranná pásma

B 1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby

B.1.3.2 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

B.1.3.3 Podmiňující předpoklady

B.1.3.4 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

B 1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B 1.6 Výjimky z předpisů a norem

B.1.7. Požadavky na přípravu stavby

B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

B 2.1. Stávající stav

B 2.2. Cílový stav

B.3. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

B 3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B 3.2. Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby

B 4. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B 4.1. Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

B 4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

B 4.3. Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

B 4.4. Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

B 5. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

B 6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

B 6.1 Zásady řešení staveniště a výstavby

B 6.2. Zajištění příjezdu na staveniště

B 6.3. Požadavky na postupné uvádění části stavby do provozu

B 6.4. Orientační lhůty výstavby

B 1. Souhrnná technická zpráva

B 1.1 Průzkumy a podklady

- geotechnický průzkum byl pro tento stupeň dokumentace vzhledem k rozsahu díla požadován a byl proveden. Dále bylo provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro aktualizaci přípravné dokumentace stavby.
- v rámci stavby bylo provedeno určení skládky odpadů - dokumentace doporučuje skládku společnosti AZS98 v obci Újezd (okres Domažlice, PSČ: 344 01)
- zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC, s.o., předpokládaná plocha cca 20 m².
- v rámci zpracování dokumentace byla provedena jednání, ze kterých jsou vytvořeny zápisy a jsou doloženy v této dokumentaci.
- pro zpracování dokumentace bylo použito těchto podkladů:
- situace obvodu stavby v měřítku 1:1000 – snímky katastrálních map byly zakoupeny na Katastrálním úřadu pro Plzeňský kraj, pracoviště Domažlice.
- geodetické zaměření prostoru stavby.
- údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny projektantem a byly ověřeny správci. Sítě byly informativně zakresleny do situací, které jsou přiloženy v dokladové části.
- před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řádů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.

B 1.2 Ochranná pásma

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:
 - Telefónica Czech Republic, a.s.
 - SŽDC, s.o. - TÚDC
 - ČEZ Distribuce, a.s.
 - Lesy ČR, s.p. - Bystřický potok
- seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace – viz. H. Doklady. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.
- stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky. Stavba se nachází na pozemcích SŽDC, s.o. a Plzeňského kraje.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby nedojde k žádnému kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před přejezdníky dle zápisu o situování nepřenosičných návěstidel zabezpečovacího zařízení ze dne 23.11. 2011. Ostatní vyvětvění náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.
- při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o vydání závazného stanoviska dle ust. §14 odst. 2 lesního zákona, které je součástí dokladové části.

B 1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, s.o (ČD), TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

B.1.3.2 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

Členění objektů a souborů:

PS 01 - PZS v km 33,306

SO 01 - Železniční svršek v km 33,306

SO 02 - Železniční spodek v km 33,306

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 33,306

SO 04 - Elektrická přípojka a rozvody NN v km 33,306

PS 01 – PZS v km 33,306

IČ ŽP: P717

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 33,306 na trati Domažlice – Planá u M.L. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závor. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících bude na základě vyjádření PČR DI Domažlice č.j. KRPP-43698-1/ČJ-2012-030106 ze dne 20.3.2012 k užití svislého dopravního značení A32a ve smyslu ustanovení §77 odst. 4 zákona č. 361/200 Sb. nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude ve směru od Poběžovic použit opakovací přejezdník OX331 umístěný v km 33,033 a ve směru od Bělé nad Radbuzou pak bude použit přejezdník X338 umístěný v km 33,715. Dále bude před nákladištěm a zastávkou Újezd Svatého Kříže umístěna atrapa přejezdníku X327 v km 32,720.

Přejezdníky budou umístěny dle „Zápisu o situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení“ ze dne 23.11.2011 viz. dokladová část. Z důvodu dobré viditelnosti na přejezdníky je nutné provést vyvětvení před přejezdníky. Rozsah požadovaného vyvětvení je rovněž uveden v „Zápisu o situování nepřenosných návěstidel zabezpečovacího zařízení“.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 33,306 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

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

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového technologického betonového domku (RD) umístěného v blízkosti přejezdu v km 33,319. Nový RD bude umístěn cca 4m od osy koleje tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 z důvodu umístění v extravilánu. Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD PZS km 31,678. Z tohoto důvodu je nutné stavbu „Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“ provést v předstihu před výstavbou nového PZS v km 33,306. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový elektroměrový pilř se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení, který bude doplněn o sekci pro napájení a ovládání nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže v km 32,906.

Výstavba nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže je rovněž řešena v rámci SO 04. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepěťovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována.

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

SO 01 - Železniční svršek v km 33,306

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. V úseku sanace budou snesena kolejová pole tv. S49 na dřevěných pražcích v celkové délce 75 m a nahrazena novým kolejovým polem tv. 49E1 na pražcích betonových SB8 s žebrovými podkladnicemi. Upevnění bude v místě přejezdu s antikorozií úpravou.

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude štěrkové lože nové a upraveno na předepsaný tvar. Rovněž v úseku, kde je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje bude štěrkové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru.

Směrové a výškové úpravy

Stávající oblouk ve kterém se nachází železniční přejezd je složený z několika poloměrů.

Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK a z požadavků investora.

Začátek směrových a výškových úprav byl stanoven do míst, kde je již konstantní převýšení v koleji (55 mm, tedy za mezilehlou vzetupnicí). I tak navržené směrové poměry jsou tvořeny oblouky o dvou poloměrech včetně krajní přechodnice. Směrové a výškové úpravy v rekonstruovaném úseku začínají v km 33,241408, končí v km 33,419 303 a jsou navrženy na traťovou rychlost 50 km/h. Celkově bude směrově a výškově upraveno cca 174 m koleje (včetně nového svršku). Přejezd se v celé své délce nachází v oblouku o $r=211$ m, kolej je v převýšení $D=55$ mm.

Směrové posuny koleje oproti stávajícímu stavu jsou potom minimální.

Výškové úpravy vycházejí z naměřených hodnot TK a ze stávajícího stavu. Při návrhu výškových úprav se vycházelo z hodnot stávajícího, silně různorodého převýšení v koleji kde je navržena úprava GPK. Převýšení se v tomto úseku pohybuje mezi 55-106 mm. Při návrhu jednotného převýšení $D=55$ mm je tedy nutno v určitém úseku úprav (tj. tam, kde nebude kolej vyjmuta) zachovat niveletu převýšeného pasu a výškově **upravit** pas nepřevýšený. Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v rekonstruovaném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje“.

SO 02 - Železniční spodek v km 33,306

V současnosti v místě přejezdu km 33,306 neexistuje odvodnění železničního spodku. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci aktualizace zpracování této přípravné dokumentace byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží včetně laboratorního rozboru. Návrh jednotlivých konstrukčních vrstev byl potom stanoven po konzultaci se správcem trati a s ohledem na zátěž vlastního žel. přejezdu.

Konstrukční vrstvy

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

Pro $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ bylo nově navrženo:

- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 200mm
- cementová stabilizace štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 350mm

Rozsah navržené sanace je zřejmá ze situace stavby a zahrnuje jak prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí tak ZKPP před a za vlastním přejezdem v délce 10,0 m. Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 % do navrženého trativodu.

Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vpravo koleje s vyústěním přes kontrolní šachtu Š1 na drážní těleso. V části trativodu pro ZKPP před přejezdem není navržena vstupní šachta. Spád trativodního potrubí je potom navržen 5 ‰ se spádem obou ramen do šachty Š1.

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 33,306

Přejezdová konstrukce je navržena celopryžová z vnějších a vnitřních pryžových panelů, sepnutá táhly.

Celková šířka přejezdové konstrukce je navržena 16,80 m, tj. 14 skladebných modulů š. 1,20 m. Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace.

Délka úpravy komunikace bude vlevo přejezdu cca 7,2 m. Takto navržená úprava při zachování kolmosti spáry bude zasahovat na pozemek SÚS. Vlastník pozemku byl s návrhem obeznámen. Jeho vyjádření je obsahem dokladové části. Vpravo jsou úpravy komunikace navrženy do vzdálenosti cca 15,0 m od osy koleje (pouze na pozemku investora). Výškové úpravy jsou v této části minimální, je však zachována snaha kolmost spáry (lze po dohodě upravit a spáru vést rovnoběžně s kolejí). Při projednávání projektu nevznikl požadavek na rozšíření komunikace před a za přejezdem.

Při vyhotovení příčného řezu bylo uvažován a zohledněn stav spádu koleje a rovněž bylo uvažováno se značnou šikmostí přejezdu. Vykreslený řez odpovídá výškovému průběhu v ose komunikace přes přejezd (výškové deformace způsobené úhlem křížení, sklonem koleje a převýšením jsou v řádech cm).

Skladba vozovky byla zvolena podle TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení II. Navržená skladba vozovky je zaměnitelná. Při použití jiného druhu materiálu se postupuje podle zásad daných v TP 78 Katalogu vozovek pozemních komunikací.

Skladba vozovky před a za přejezdem:

ABS I.	tl. 0,050 m
ABVH I.	tl. 0,070 m
OK I.	tl. 0,080 m
OK II.	tl. 0,130 m
ŠD	tl. 0,180

V části komunikace kde není potřeba budovat jednotlivé konstrukční vrstvy je navrženo pouze odfrézování stávajícího živičného krytu a zřízení nového (viz. příčný řez).

Celopryžová přejezdová vozovka musí být schválená pro použití v podmínkách ČD tj. musí mít odsouhlasené TP. S TP je nutné se seznámit před vkládáním přejezdové konstrukce, neboť TP obsahují i technologické pokyny a upřesnění pro konkrétní typ přejezdové konstrukce.

SO 04 - Elektrická přípojka a rozvody NN v km 33,306

Tento stavební objekt řeší novou elektrickou přípojku, kabelizaci, osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže a rozvaděč pro osvětlení. Připojení nové elektrické přípojky bude provedeno kabelem AYKY 4-Jx25 z nové pojistkové skříně SP200 umístěné na stávajícím betonovém sloupu ČEZ Distribuce v blízkosti nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže do nového plastového pilířového rozvaděče RE3. Nová pojistková skříně SP200 bude umístěna na stávající betonový sloup v rámci samostatné akce ČEZ Distribuce a v rámci tohoto SO bude osazena novými nožovými pojistkami. V novém rozvaděči RE3 (sestava PER1+PPS) bude osazeno hlavní měření ČEZ Distribuce, nožové pojistky a hlavní jistič B3x20A viz v. č. 0005. Z tohoto rozvaděče bude napájen rozvaděč RE4-SEE, kde bude umístěno jištění rozvaděče R2 (ovládání osvětlení zastávky) a podružné měření SŽDC – toto měření bude pro nový RD PZS km 33,306, který je řešen v rámci PS 01. V rozvaděči R2 bude umístěna kompletní technologie ovládání osvětlení zastávky. V rámci osvětlení je navržena 1 větev, která bude napojena pomocí kabelu CYKY 3-Jx4 – okruh bude spínán soumrakovým a časovým spínačem přes stykač. Osvětlení zastávky bude provedeno pomocí 3 kusů sklopných stožárů o výšce 6 m. Svítidlo bude typu např. SR50 s vysokotlakou sodíkovou výbojkou 70W. Vzdálenost mezi stožáry č.1 – 3 nebude přesahovat délku 20 m.

Osvětlení stávajícího nástupiště je navrženo dle normy ČSN EN 12464-2, jejíž platnost je od 1.7.2008. Umístění prvků elektrické přípojky a osvětlení je patrné z výkresové dokumentace viz v. č. 0003. Dále je nutné respektovat technické podmínky výrobců jednotlivých prvků.

B.1.3.3 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 je nutné v rámci této stavby realizovat přeložku na kabelu SŽDC, s.o. - TÚDC. Přeložka na tomto kabelu je řešena v rámci napojení nového telefonního objektu v PS 01 PZS v km 33,306.

- Připojení na stávající technické vybavení území:

Při výstavbě PZS v km 33,306 bude vybudována nová elektrická přípojka v rámci SO 04.

- Jiná omezující opatření:

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

Provozní soubor PS 01 a stavební objekty SO 01, SO 02, SO 03 a SO 04 bude nutné provádět ve výluce železniční dopravy.

Předpokládaná doba výluk

- 3-5 dnů nepřetržitá výluka začátek 8:00 - 20:00 s využitím víkendu.

- 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce na základě připomínek

ST Plzeň k předchozímu stupni projektové dokumentace.

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. Současně s aktivací nového PZS musí dojít k odstranění stávajícího trvalého omezení traťové rychlosti 30 km/h přes přejezd ze směru od Bělé nad

Radbuzou a zavedení traťové rychlosti 50 km/h, resp. 60 km/h. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Silniční uzavírka přejezdu

5 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb..

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržitě výluky bude projednána v dalším stupni dokumentace.

- Zabezpečení vodního hospodářství:
Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.3.4 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé, neboť se stávající železniční přejezdy nacházejí v extravilánu.

B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Stavba je situována na pozemcích SŽDC, s.o. a Státního pozemkového úřadu. Při její realizaci nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o vydání závazného stanoviska dle ust. § 14 odst. 2 lesního zákona, které je součástí dokladové části.

B 1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V nákladech stavby je počítáno s případným výkupem pozemků z důvodu, že ze snímku katastrální mapy nejsou jednoznačně zřejmé hranice pozemků jednotlivých vlastníků a podkladová katastrální mapa zakreslená v situačních výkresech je pouze informativního charakteru. Stavba je umístěna na pozemcích SŽDC, s.o. a Státního pozemkového úřadu.

B 1.6 Výjimky z předpisů a norem

- 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.1.7. Požadavky na přípravu stavby

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a příslušnými vyhláškami. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci. Další stupeň je nutno zpracovat dle směrnice č.11/2006 GŘ, změna č.1 s platností od 1.6.2010.

Požadavky na závěrečné úpravy území

Obvod stavby se nachází na pozemcích SŽDC, s.o. a Státního pozemkového úřadu.

Úprava území splňuje požadavky na stavbu dráhy.

B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 33,306 na trati Domažlice – Planá u M.L.. V rámci stavby dojde k výstavbě dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závor a k výstavbě nového technologického betonového domku (RD) v blízkosti přejezdu v km 33,319.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude ve směru od Poběžovic použit opakovací přejezdník OX331 umístěný v km 33,033 a ve směru od Bělé nad Radbuzou pak bude použit přejezdník X338 umístěný v km 33,715. Dále bude před nákladištěm a zastávkou Újezd Svatého Kříže umístěna atrapa přejezdníku X327 v km 32,720.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD PZS km 31,678. Z tohoto důvodu je nutné stavbu „Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“ provést v předstihu před výstavbou nového PZS v km 33,306.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SBL dle ČSN 342650 ed.2.

Nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců.

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

B 2.1. Stávající stav

V současné době je stávající železniční přejezd v km 33,306 zabezpečen pouze výstražnými kříži. Jedná se o křížení jednokolejné trati Domažlice - Planá u Mariánských Lázní a silnice II. třídy č. 197. Z důvodu nevyhovujících rozhledových poměrů je ze směru od Bělé nad Radbuzou zavedeno trvalé omezení rychlosti pro všechna kolejová vozidla na 30 km/h. Traťová rychlost v daném traťovém úseku Poběžovice - Bělá nad Radbuzou je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400 m.

B 2.2. Cílový stav

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 33,306 na trati Domažlice – Planá u M.L. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků jednoduchých „A“ a „B“ bez závor. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu.

Použité svíslé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících bude na základě vyjádření PČR DI Domažlice č.j. KRPP-43698-1/ČJ-2012-030106 ze dne 20.3.2012 k užití svíslého dopravního značení A32a ve smyslu ustanovení §77 odst. 4 zákona č. 361/200 Sb. nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude ve směru od Poběžovic použit opakovací přejezdník OX331 umístěný v km 33,033 a ve směru od Bělé nad Radbuzou pak bude použit přejezdník X338 umístěný v km 33,715. Dále bude před nákladištěm a zastávkou Újezd Svatého Kříže umístěna atrapa přejezdníku X327 v km 32,720.

Přejezdníky budou umístěny dle „Zápisu o situování nepřenositelných návěstidel zabezpečovacího zařízení“ ze dne 23.11.2011 viz. dokladová část. Z důvodu dobré viditelnosti na přejezdníky je nutné provést vyvětvení před přejezdníky. Rozsah požadovaného vyvětvení je rovněž uveden v „Zápisu o situování nepřenositelných návěstidel zabezpečovacího zařízení“.

V rámci výstavby nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 33,306 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02 a 03.

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

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového technologického betonového domku (RD) umístěného v blízkosti přejezdu v km 33,319. Nový RD bude umístěn cca 4m od osy koleje tak, aby nezasahoval do rozhledových poměrů na přejezdu.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 z důvodu umístění v extravilánu. Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v novém RD PZS km 31,678. Z tohoto důvodu je nutné stavbu „Výstavba PZS v km 31,678 trati Domažlice - Planá u M.L.“ provést v předstihu před výstavbou nového PZS v km 33,306. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový elektroměrový pilíř se samostatným měřením pro zabezpečovací zřízení, který bude doplněn o sekci pro napájení a ovládání nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže v km 32,906.

Výstavba nového osvětlení stávajícího nástupiště nákladiště a zastávky Újezd Svatého Kříže je rovněž řešena v rámci SO 04. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepěťovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována.

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC (ČD), zejména dle předpisu T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

B.3. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

B 3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

B 3.2. Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby

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. 17/92 Sb. 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 na pozemcích SŽDC s.o. a Plzeňského kraje se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám nedojde ke zhoršení životního prostředí.

Posouzení vlivu na životní prostředí:

Jelikož se jedná o výstavbu nového zabezpečovacího zařízení, která bude realizována převážně v současných hranicích pozemků SŽDC s.o. a z menší části na pozemku Plzeňského kraje, 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 převážně na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci této stavby nedojde k jejímu kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před přejezdnicí dle zápisu o situování nepřenositelných návěstidel zabezpečovacího zařízení ze dne 23.11. 2011. 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., nabývací účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí nepřesahuje 80 cm (u keřů plocha nepřesahuje 40 m²) není nutné kácení písemně oznamovat. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí přesahuje 80 cm (u keřů plocha přesahuje 40 m²) je nutné o kácení písemně požádat místně příslušný úřad. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. V blízkosti stavby se nenachází CHKO.

Hluk a vibrace:

Při výstavbě PZS v rámci stavby nedojde k výrazné zátěži z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a LPF.

Zabezpečení vodního hospodářství

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Péče o životní prostředí

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací.

V prostoru výstavby se nenachází stávající vzrostlé dřeviny. Nepředpokládá se kácení vzrostlých dřevin. Případné kácení dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývací účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Výkopy v oblasti dřevin nutno provádět ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN DIN 18 920) - ochranné pásmo 2 metry od paty kmene - při nemožnosti dodržení tohoto pásma opatrně odkrýt kořeny stromu v šířce výkopu, silné kořeny zakrýt vlhkým hadrem, trubky provléci pod kořeny stromu v chrániče z PVC průměru cca 90 mm, výkop po pokládce trubek pro optické kabely urychleně zahrnout a provést zálivku kořenů vodou. Při poškození kořeny začistit hladkým řezem a ošetřit vhodným přípravkem fungicidu. Při hrozícím poškození kmene stromu provést provizorní dřevěné obednění kmene. Konkrétní stávající porosty v dané lokalitě je nutno respektovat.

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ŽP, správce vodních toků apod.

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 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr 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 stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlitý produkt 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 jám, 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 ke spálení.

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 v Poběžovicích - odbor výstavby a 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, musí neprodleně vyrozumět:

HZS Plzeňského kraje

Hasičskou záchrannou službu SŽDC

Povodí Vltavy, závod Berounka

Městský úřad v Poběžovicích, odbor výstavby a životního prostředí

Policie ČR

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

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

Základní telefonické kontakty:

organizace	typ kontaktu	telefon
Hasičský záchranný sbor	Tísňová linka	112, 150
Hasičská záchranná služba SŽDC	Operační středisko	972 522 150 972 524 444
Povodí Vltavy, závod Berounka	Sekretariát	377 307 111
Městský úřad v Poběžovicích - odbor výstavby a životního prostředí	Vedoucí odboru	379 497 877, 379 497 281, linka 36
Policie ČR	Tísňová linka	158

Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:

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

Odpady:

Likvidace odpadů je řešena v tomto odstavci

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 odpady v kategorie O – ostatní, jedná se o číslo odpadu 170405 – železný šrot (výstražníků a skříní). A odpady N – nebezpečné, kde se jedná o číslo odpadu 170301 – odpad bitumenu a asfaltu, rozebrání živičného krytu zde nebude.

Nebezpečné odpady jsou označeny „*“*. Stručný výtah:

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- 17 01 01 – beton
- 17 01 02 – cihly
- 17 03 01* - asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 – asfalt
- 17 05 03* - zemina nebo kamení obsahující nebezpečné látky
- 17 05 04 – zemina nebo kamení
- 17 05 07* - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04 – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 07* - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 17 02 04* – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 – hliník
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 04 07 – směsné kovy
- 17 04 09* - kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
- 17 04 10* - kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
- 17 04 11 – kabely

Likvidaci odpadů zajistí dodavatel stavby na vlastní náklady.

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 (šterk, zemina)

Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu (šterk, 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.

B 4. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B 4.1. 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 prostorech.

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

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

B 4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC (ČD) a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 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 mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

B 4.3. Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati.

V rámci stavby dochází k souběhu s distribučním nadzemním vedením VN ve vlastnictví ČEZ Distribuce, a.s.. Z tohoto důvodu byly navrženy stíněné kabely typu TCEKPLEZE a bylo požádáno o souhlas se stavbou v ochranném pásmu nadzemního vedení. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC (ČD). Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B 4.4. Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

Projekt nebo projektové souhrnné řešení bude vypracováno dle směrnice generálního ředitele č. 11/2006, změna č.1 s platností od 1.6.2010 a směrnice č. 20/2004. Budou splněny případné připomínky ze schvalovacího a posuzovacího protokolu pro PD.

B 5. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

V rámci této dokumentace není řešeno.

B 6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

B 6.1 Zásady řešení staveniště a výstavby

Rozsah a uspořádání staveniště

Staveniště se nachází na pozemcích SŽDC, s.o. parcelní číslo 765/1, 765/2 a 774 (k.ú. Svržno - 645974), 616/1, 892, 893 a 894 (k.ú. Doubravka u Bělé nad Radbuzou - 601667), 224/2 a 1649 (k.ú. Újezd Svatého Kříže - 601675) a Státního pozemkového úřadu 868/2 (k.ú. Doubravka u Bělé nad Radbuzou - 601667). Staveniště, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu dráhy a nacházejí se zde inženýrské sítě viz. odst. B1.2. Pozemek parcelní číslo 765/1 bude využit pro zařízení staveniště. Skládku materiálu bude rovněž možné zřídit na části tohoto pozemku.

B 6.2. Zajištění příjezdu na staveniště

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC, s.o..

B 6.3. Požadavky na postupné uvádění části stavby do provozu

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 Drážní úřad v Plzni. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

B 6.4. Orientační lhůty výstavby

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců. Vyloučení silniční a železniční dopravy přes přejezd je stanovena na celkem 5N. Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby.