

## **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 pro tento stupeň dokumentace byl vzhledem k rozsahu díla požadován a byl proveden. Bylo provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro přípravnou dokumentaci 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 m<sup>2</sup>.
- 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 - Katastrální pracoviště Tachov.
  - 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:
  - SŽDC, s.o. TÚDC Praha
  - ČEZ Distribuce, a.s.
  - Telefonica Czech Republic, a.s.
- 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., Obec Třemešné, Státní pozemkový úřad, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. 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 nepřenositelných návěstidel zabezpečovacího zařízení ze dne 23.11.2011. Ostatní vyvětvení 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.

### **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 41,340

SO 01 - Železniční svršek v km 41,340

SO 02 - Železniční spodek v km 41,340

SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 41,340

SO 04 - Elektrická přípojka v km 41,340

#### ***PS 01 – PZS v km 41,340***

*IČ ŽP: P730*

V rámci tohoto provozního souboru bude nově zabezpečen přejezd v km 41,340 novým reléovým světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3SBL dle ČSN 342650 ed.2.(přejezd 3.kategorie bez závor s pozitivní signalizací a indikace předávané strojvedoucím). Přejezd je navržen osadit třemi výstražníky tak, aby byly pokryty všechny komunikace v blízkosti přejezdu. Pro spolupůsobení jízdy vlaků jsou navrženy dva počítací úseky, které jsou v místě přejezdu překlenuty. Pro anulaci budou využity směrové výstupy počítacích bodů v místě přejezdu. Přibližovací úsek v sudém směru zasahuje do dopravní Třemešné pod Přimdou, kde je prováděno křižování vlaků a posun pro nakládku a vykládku vozů. Z těchto důvodů byl přibližovací úsek zkrácen a doplněn opakovací přejezdník, který bude ovládán pomocí paegeru. Přejezdník v základním stavu ukazuje návěst „přejezd otevřen“ Před dopravnu Třemešné p.Přimdou ( k výh. č.4) byla umístěna atrapa přejezdníku. Vše je patrné z výkresové dokumentace. Přejezd bude v lichém směru ovládán automaticky jízdou železničního vozidla, o stavu přejezdu je strojvedoucí informován pomocí přejezdníku, v sudém směru je přejezd kryt přejezdníkem, který je ovládán pomocí paegeru. O chybějící přibližovací dobu bude tento přejezdník zpožděn. V případě poruchy nebo nemožnosti uzavřít přejezd pomocí paegeru bude možno přejezd uzavřít tlačítkem z pomocného stavědla, které bude umístěno na zhlaví. V tomto PSt budou umístěny i indikace od přejezdu dle předpisu SŽDC (CD) Z2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu v km 41,340. Nový RD bude umístěn cca 6 m od osy koleje. Reflexní výstražné kříže budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v RD na přejezdu v km 41,340.

Pro napájení RD bude vybudována nová elektrická přípojka z dopravní Třemešné pod Přimdou, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04.1. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový el. pilíř. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětíovými ochranami.

V RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat s možností místního připojení k záznamovému zařízení v provedení s přenosem GSM.

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 41,340***

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. V úseku sanace budou snesena kolejová pole tv. A na dřevěných pražcích v celkové délce 37,5 m a nahrazena novým kolejovým polem tv. S49 na pražcích betonových SB8 s žebrovými podkladnicemi. Upevnění bude v místě přejezdu s antikorozií úpravou.

Dále potom bude snesen železniční svršek ve zbylé části nově navrženého oblouku o  $r=200\text{m}$  směrem do stanice a nahrazen novým žel. svrškem tvaru S49 na pražcích dřevěných. Je tedy navržena nová kolej v celkové délce 150 m, z toho 37,5 m na pražcích betonových, zbytek 112,5m potom na pražcích dřevěných. Směrová a výšková úprava koleje potom je navržena v celkové délce 214,4m. Kolejové lože bude zřízeno v celé délce tl. 0,35 m, resp. 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***

Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK a z požadavků investora. Směrové a výškové úpravy v rekonstruovaném úseku začínají v přímé v 41,299 104 a končí rovněž v přímé v km 41,513 410. Celkově bude směrově a výškově upraveno cca 214,4 m koleje (včetně nového svršku). Přejezd se v celé své délce nachází v přechodnici, tj. ve vztupnici. Stávající dotčený oblouk je směrově upraven novým obloukem o jednom poloměru  $r=200\text{m}$  s převýšením  $D=89\text{ mm}$ . Navržené úpravy jsou na traťovou rychlost  $v=50\text{ km/h}$ . Směrové posuny koleje oproti stávajícímu stavu jsou potom minimální.

Výškové úpravy vycházejí z naměřených hodnot TK a ze stávajícího stavu. Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v rekonstruovaném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje“. Niveleta koleje v místě přejezdu je oproti současnosti snížena z důvodu zlepšení průjezdu silničních vozidel a minimalizaci stavebních úprav na komunikaci.

### ***SO 02 - Železniční spodek v km 41,340***

V současnosti v místě přejezdu km 41,340 neexistuje odvodnění železničního spodku. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci zpracování této aktualizace přípravné dokumentace byl zpracován geotechnickým průzkum pražcového podloží včetně provedení zatěžovací zkoušky. Návrh jednotlivých konstrukčních vrstev byl potom stanoven s ohledem na zátěž vlastního žel. přejezdu. V rámci stavby bude rovněž rekonstruován stávající nefunkční propustek v km 41,354, který by byl realizací sanace a ZKPP dotčen.

#### ***Konstrukční vrstvy :***

Sanace železničního spodku vychází z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena Sanace železničního spodku vychází ze závěrů geotechnického průzkumu. Sanace byla navržena Pro  $E_{pl} = 50\text{ MPa}$ :

- podkladní vrstva štěrkodrti fr. 0-32mm tl. 500mm ( $ID = 0,95$ )
- filtrační geotextilie na zemní pláni v hloubce 0,85 m (od ložné plochy pražce)

Rozsah navržené sanace je zřejmá ze situace stavby a zahrnuje jak prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí tak ZKPP v délce 10,0 m a 6,6m před a za vlastním přejezdem. Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5 % do navrženého trativodu.

#### *Odvodnění:*

Odvodnění žel. spodku je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vlevo koleje s vyústěním přes kontrolní šachtu do prostoru výtoku zrekonstruovaného propustku v km 41,354. Spád trativodního potrubí je navržen 5 ‰ ve směru staničení. Před vlastním žel. přejezdem vpravo, tj. směrem od Pavlíkova je v komunikaci, kolmo na osu, navržena příčná prahová vpust' z monobloků (materiál polymerbeton). Prahová vpust' (dl. 8,0 m) s čistícím kusem (dl. 0,5 m) bude respektovat navržený příčný sklon komunikace směrem dovnitř oblouku. Zachycená srážková voda z této prahové vpusti bude vyvedena přes svodné potrubí (dl. 6,0 m), které vyústí ze svahu zpevněného kamenným obkladem. Rovněž prostor vtoku zrekonstruovaného propustku v km 41,354 bude zpevněn kamennou dlažbou. Stávající odvodňovací svody (betonové trouby DN500 pod silnicí), jejichž vyústění je viditelné v místě vtoku do propustku zůstanou zachovány. Trubka se na výtoku zakrátí o 2,5m (předpokládaný modul) v místě jejich vyústění je navrženo umístění nového monolitického čela.

#### *Propustek v km 41,354:*

Původní projektová dokumentace nebo stávající stav propustku není k dispozici. Dotčený propustek má šikmost 90°, nosná konstrukce je tvořena železobetonovou troubou DN 500. Propustek má kolmou světlost 0,50 m a volnou výšku pod propustkem cca 0,65 m. Celková výška je cca 1,32 m, celková šířka propustku (délka u dna) 5,72 m. Na vtoku i výtoku je trouba zakončena železobetonovými čely, bez zábradlí. Objekt je celkově ve špatném technickém stavu – je zde narušena nosná konstrukce ŽB trouby a průčelních zdí. Vzhledem ke stáří propustku a nevyhovujícímu technickému stavu bude objekt nahrazen novým trubním propustkem.

Situování nového propustku (nová osa) bude shodná s polohou stávající osy propustku z důvodu zachování odtokových poměrů z přilehlého svahu, z něhož ústí stávající betonová trouba DN 500. Ta bude po provedení výkopů zakráčena. Bude proveden otevřený výkop pro umožnění vybourání stávající betonové trouby včetně vtokového a výtokového čela. Výkopy se provedou, tak aby bylo možné připravit podkladní podsypy. Použije se železobetonová trouba o vnitřním průměru 0,6 m, která bude osazena na příčné betonové prahy. Použijí se 3 ks modulových trub (1 modul=2,5m). Po osazení trub se provede betonové sedlo z betonu C12/15. Prostor mezi bet. sedly se vyplní betonem. Souběžně s troubou bude umístěna drenážní trubka DN 150 (pro odvodnění výkopu). Trouby budou opatřeny dvounásobným izolačním nátěrem. Na vtoku vpravo a výtoku vlevo, bude propustek zakončen železobetonovou průčelní zdí. Ta bude vyztužena ocelovými sítěmi. Nový profil trati bude dle TKP S3. Na dně před vtokem i výtokem bude kamenná dlažba – viz. výkresová část. Svah na výtoku a prostor kolem výtokového otvoru se obloží dlažbou z lomového kamene. V obkladu svahu na levé straně trati, bude zakončen i trativod DN 150, který bude zajišťovat odvedení vody ze sanační vrstvy. Do betonu obkladu bude umístěna kari síť. Nový propustek bude delší než stávající. Celková šířka propustku (délka u dna) bude 7,5m.

#### **SO 03 - Přejezdová konstrukce v km 41,340**

Návrh úpravy komunikace přes vlastní žel. přejezd stejně tak jako úseků komunikace před a za žel. přejezdem je zřejmý ze situace. Šířkové řešení komunikace na tomto přejezdu bylo

konzultováno jak se zadavatelem, tak hlavně s DI Policie ČR Tachov. Stávající šíře přejezdu je 6,76 m s přejezdovou úpravou ze živice. Nově navržená konstrukce přejezdu je celopryžová z vnějších a vnitřních pryžových panelů. Šíře konstrukce žel. přejezdu je navržena 9,60 m, tj. 8 skladebných modulů š. 1,20 m. Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace, s cílem vylepšit stávající nevyhovující profil přejezdu silničních vozidel přes přejezd. Navržené poloměry zaoblení potom respektují normové hodnoty. Komunikace před a za přejezdem byla nepatrně rozšířena s ohledem na novou šíři přejezdu. Délka úpravy komunikace je navržena vlevo přejezdu cca 18,9 m (tj. směrem do obce). Vpravo přejezdu, tj. směrem na Pavlíkov jsou úpravy komunikace navrženy cca 21,5 m od osy koleje. Na požadavek SDC Plzeň bude komunikace na vnější straně oblouku v dotčeném úseku ohraničena betonovými chodníkovými obrubníky. Obrubníky bude ohraničen i ostrůvek pod novým výstražníkem na levé straně trati. Před vlastním žel. přejezdem vpravo, tj. směrem od Pavlíkova je v komunikaci, kolmo na osu, navržena příčná prahová vpust' (viz kap. Odvodnění). 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 III.	tl. 0,050 m
ABVH III.	tl. 0,070 m
OK I.	tl. 0,080 m
OK II.	tl. 0,130 m
ŠD	tl. 0,180 m

Celopryžová přejezdová vozovka musí být schválena pro použití v podmínkách SŽDC, s.o. 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 v km 41,340**

V žst Třemešné pod Přimdou je navrženo vybudování nové oddělené elektrické přípojky, včetně nového venkovního elektrorozvaděče, ze kterého bude mimo napájení nového PZS přejezdu v km 41,340 vyvedeno i napájení pro zařízení „ČD“ a ostatních prostor ve výpravní budově. V rámci tohoto projektu není řešena venkovní část stávajícího venkovního osvětlení nástupiště, ale jen část ovládání a přípojného místa. Spínání osvětlení bude zajištěno pomocí stykače, který bude ovládán pomocí spínacích hodin (týdenní + denní režim) a soumrakového čidla. Jedno trvale svítící světlo v nočních hodinách není požadováno.

Nová přípojka bude provedena od stávajícího koncového sloupu distribuční soustavy do nového plastového pilířového rozvaděče s hlavním měřením ČEZ. Bude přemístěn stávající hlavní elektroměr s hlavním jističem z rozvaděče RE01 do nového venkovního rozvaděče a současně bude hlavní jistič navýšen na 3 x 32A. Dále budou vybudovány nové rozvaděče podružných měření pro napájení zařízení „ČD“ a ostatních prostor ve výpravní budově, nově budovaného PZS v km 41,340, pro venkovní osvětlení a jeden rozvaděč pro ovládání venkovního osvětlení. Nový přívod v žst Třemešné pod Přimdou od koncového sloupu distribuční soustavy pro nový elektroměrový rozvaděč hlavního měření ČEZ bude proveden kabelem 1 - AYKY 4 x 35 uloženým v trubce v zemi. Od pojistkové skříně umístěné na

betonovém sloupu bude sveden v pancéřové trubce do země. Ke všem stožárům osvětlení budou využity stávající vnější rozvody. Napájecí kabel CYKY 4Jx25 pro nový reléový domek bude uložen v zemi a v místě křížení se silnicí a koleje v blízkosti přejezdu bude uložen v chrániče PE 160. Stávající vzdušná elektrická přípojka, rozvaděč RE01 a elektroměr pro byt s hlavním jističem, budou beze změn zachovány pro napájení bytu.

Nový elektroměrový pilířový rozvaděč hlavního měření ČEZ Distribuce, a.s. bude upraven k zaplombování tak, aby byl zajištěn přístup pověřeným osobám provozovatele distribuční soustavy za účelem provádění kontroly, odečtu, údržby, výměny či odebrání měřícího zařízení. Před dveřmi rozvaděče musí být volný prostor o hloubce minimálně 800mm s definitivně upraveným terénem. Umístění prvků elektrické přípojky a osvětlení je patrné z výkresové dokumentace. 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 přeložky na kabelu SŽDC, s.o. - TÚDC. Přeložky na tomto kabelu jsou řešeny v rámci napojení nových telefonních objektů v PS 01.

##### **- Připojení na stávající technické vybavení území:**

Při výstavbě PZS bude vybudovaná nová elektrická přípojka.

##### **- Jiná omezující opatření:**

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

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

##### **Předpokládaná doba výluk**

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

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

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

##### **Silniční uzavírka přejezdu.**

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

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

##### **- 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 signalizací pro nevidomé. Přejezd se nachází v intravilánu obce, ale z důvodu, že se nejedná o přístup na zastávku (přejezd se nachází na kraji obce), není uvažováno se signalizací pro nevidomé.

## **B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

Stavba je situována na pozemcích SŽDC, s.o., Obec Třemešné, Státní pozemkový úřad, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje a nedojde při její realizaci k trvalému ani k dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

## **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., Obec Třemešné, Státní pozemkový úřad, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje.

## **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 standardu 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 GR, změna č.1 s platností od 1.6.2010.

### **Požadavky na závěrečné úpravy území**

Obvod stavby se nachází na pozemcích SŽDC, s.o., Obec Třemešné, Státní pozemkový úřad, Správa a údržba silnic Plzeňského kraje. Úprava území splňuje požadavky na stavbu dráhy.

## **B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE**

V rámci stavby v km 41,340 dojde k výstavbě třech nových výstražníků „A1,A2“, „B“, a „C“ bez závor a k výstavbě nového betonového domku RD u přejezdu. Výstražník „A“ bude osazen dvěma výstražnými skříněmi.

Pro kontrolu funkčnosti PZS v km 41,340 budou použity přejezdníky X409, OX418 a X420.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v RD na přejezdu v km 41,340.

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**

Přejezd leží na jednokolejné trati Domažlice – Planá u M.L. v kilometru 41,340 a v současné době je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Traťová rychlost v daném úseku je 60 km/h, zábrzdňá vzdálenost 400 m.

### **B 2.2. Cílový stav**

Účelem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu v km 41,340 na trati Domažlice – Planá u M.L. V rámci stavby v km 41,340 dojde k výstavbě třech nových výstražníků „A1,A2“, „B“, a „C“ bez závor a k výstavbě nového betonového domku RD u přejezdu. Výstražník „A“ bude osazen dvěma výstražnými skříněmi. Pro kontrolu funkčnosti PZS v km 41,340 budou použity přejezdníky X409, OX418 a X420. Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou použity počítače náprav se směrovými účinky, jejich výstroj bude umístěna v RD na přejezdu v km 41,340.

Pro napájení RD bude vybudovaná nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 04. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudovaný nový el. pilíř, se samostatným měřením pro zabezpečovací zařízení, PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochramami.

Zároveň bude na přejezdu provedena rekonstrukce železničního přejezdu, a to jak železničního svršku v rámci SO 01, spodku v rámci SO 02, tak i vlastní konstrukce přejezdu v rámci SO 03. Dojde tím ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

Zařízení PZS v km 41,340 bude umístěno v novém betonovém reléovém domku RD, který bude umístěn v žkm 41,332 cca 6 m od osy koleje, vpravo před přejezdem ve směru staničení.

V RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce zaznamenaných dat. 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., Obec Třemešné, Státní pozemkový úřad, Správa a údržba silnic 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 části na pozemcích Obce Třemešné, Státní pozemkový úřad, Správa a údržba silnic 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:**

V rámci této stavby nedojde ke kácení vzrostlé zeleně, 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 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., nabývající 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 m<sup>2</sup>) není nutné kácení písemně oznamovat. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí přesahuje 80 cm (u keřů plocha přesahuje 40 m<sup>2</sup>) je nutné o kácení písemně požádat místně příslušný úřad.

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.

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., nabývající 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.

### **Opatření pro případ havárie**

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

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

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

**odstranění uniklých RPL** - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jímek, 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 Tachov – Odbor životního prostředí a HZS Plzeňského kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

### **Hlášení havárie:**

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

**HZS Plzeňského kraje**

**Hasičskou záchrannou službu SŽDC**

**Povodí Vltavy, závod Berounka**

**Městský úřad Tachov – Odbor 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 Tachov – Odbor životního prostředí	Odbor životního prostředí	725 042 584
Policie ČR	Tísňová linka	158

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

(konkrétní kontakty budou doplněny během realizace stavby)

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\* - štěrky 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\* - šterk 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 (ČD) „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“
- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC (ČD) 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 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 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 ke kolmému křížení s distribučním nadzemním vedením VN ve vlastnictví ČEZ Distribuce. 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 pro PZS v km 41,340 se nachází na pozemcích:

- SŽDC, s.o., parcelní číslo 1549 a 1550/1 v katastrálním území Třemešné (770680),

- obce Třemešné, parcelní číslo 1517/1, 1519/1 a 1554 v katastrálním území Třemešné (770680)
- Správy a údržby silnic Plzeňského kraje, parcelní číslo 1519/3 a 1563/1 v katastrálním území Třemešné (770680).
- Státního pozemkového úřadu, parcelní číslo 1518/2 v katastrálním území Třemešné (770680).

Staveniště, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu dráhy a nacházejí se zde inženýrské sítě, viz odst. B1.2. Pro zařízení staveniště je možno využít pozemek v žst Třemešné pod Přimdou parcelní číslo 1550/1 v katastrálním území Třemešné (770680). Skládku materiálu bude 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 zkušeb. 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 s dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců. Vyloučení silniční a železniční dopravy přes přejezd je stanovena na celkem 5N nepřetržité výluky s využitím víkendu.

Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby.