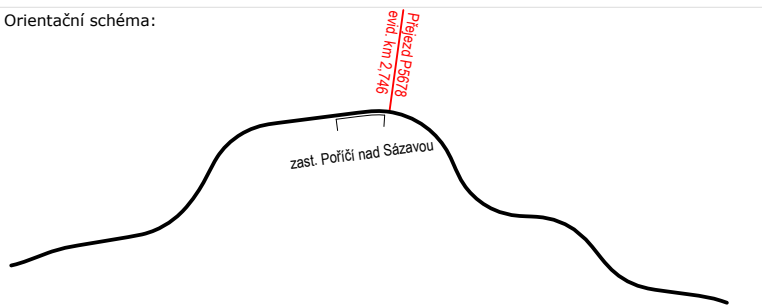


Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
O01	04/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vladimír Košan

Stavebník/Investor:	<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa západ	
Adresa:	Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	

Zhotovitel stavby:	<b>KTA technika, s.r.o.</b>			
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň			
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz			
Zhotovitel objektu:	<b>KTA technika, s.r.o.</b>			
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň			
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Irena Hrnčířová	Ing. Vladimír Košan	Ing. Irena Hrnčířová	Ing. Vladimír Košan	

Název stavby/akce:	<b>Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5678 v km 2,746 trati Čerčany - Vrané nad Vltavou</b>			Označení (S-kód): S632000195
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: <b>B</b>
Název objektu:	-			Označení objektu/komplexu: -
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva			Číslo přílohy: <b>1_001</b>
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Středočeský	Poříčí nad Sázavou	1711 02		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP	04/2021	A4	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblast:	Příloha:	Revize:
S 6 3 2 0 0 0 1 9 5	D U S P	- - - - -	B - - - - -	- - - - - X X	- 1 - 0 0 1	- 0 0 1

[Prostor pro další informace]

## Obsah

B.1.	Souhrnná technická zpráva .....	2
B.1.1.	Zhodnocení staveniště .....	2
B.1.2.	Průzkumy a podklady .....	2
B.1.3.	Ochranná pásma .....	2
B.1.4.	Koncepce stavby.....	3
B.1.4.1.	Stávající stav .....	3
B.1.4.2.	Účel stavby .....	3
B.1.4.3.	Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu.....	3
B.1.4.4.	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území.....	3
B.1.4.5.	Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO .....	3
B.1.4.6.	Návrh požadavků na postupné provádění stavby .....	10
B.1.4.7.	Požadavky stavby na zdroje .....	10
B.1.4.8.	Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci .....	10
B.1.4.9.	Napojení na dopravní systém.....	10
B.1.4.10.	Rozsah náhradní výsadby a ozelenění.....	10
B.1.4.11.	Bezpečnost práce .....	10
B.1.4.12.	Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace .....	11
B.1.4.13.	Podmiňující předpoklady.....	11
B.1.4.14.	Statické výpočty .....	11
B.1.5.	Údaje o splnění stanovených podmínek .....	12
B.1.6.	Příprava pro výstavbu.....	12
B.1.7.	Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí.....	12
B.1.8.	Výjimky z předpisů .....	12
B.2.	Provozní a dopravní technologie .....	12
B.3.	Vliv stavby na životní prostředí .....	13
B.3.1.	Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí .....	13
B.3.2.	Péče o životní prostředí .....	13
B.3.3.	Odpadové hospodářství: .....	15
B.4.	Opatření pro případ havárie .....	16
B.5.	Odolnost a zabezpečení stavby.....	17
B.6.	Energetické výpočty .....	20
B.7.	Protikoroziní ochrana.....	20
B.8.	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	20
B.9.	Dopravní opatření .....	20
B.10.	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL .....	20
B.11.	Úspora energie a ochrana tepla .....	20
B.12.	Ochrana obyvatelstva .....	20
B.13.	Bezbariérové užívání .....	21
B.14.	Zásady organizace výstavby .....	21
B.14.1.	Technická zpráva .....	21
B.14.2.	Schéma stavebních postupů .....	24
B.14.3.	Havarijní plán .....	24
B.14.4.	Dokumenty koordinátora BOZP .....	24

## **B.1. Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1. Zhodnocení staveniště**

V rámci stavby dojde k rekonstrukci stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P5678 v km 2,746 trati Čerčany – Vrané na Vltavou.

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

Doplněním PZZ dojde ke zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na přejezdu.

V rámci stavby bude realizováno či vybudováno:

- bude postaven nový technologický reléový domek (RD)
- budou osazeny čtyři nové stojany závor s celými závory a světelnými skříněmi
- bude provedena montáž nové skříně počítače náprav
- bude provedena nová kabelizace ke stojanům závor
- bude provedena rekonstrukce chodníků vedoucích přes přejezd

Rozsah stavby: km 2,726 – 2,766

### **B.1.2. Průzkumy a podklady**

Projektová dokumentace je zpracována na základě požadavků zadavatele obsažených ve zvláštních technických podmínkách v rámci výběrového řízení dodavatele projektové dokumentace. Byly dodrženy obecné technické požadavky na výstavbu. Jako dalších podkladů bylo použito:

- smlouva o dílo
- místní šetření a vstupní porada
- geodetické a mapové podklady
- vyjádření jednotlivých správců sítí a správních orgánů
- příslušné normy a předpisy
- směrnice generálního ředitele č.11/2006 v platném znění
- katastrální mapy

### **B.1.3. Ochranná pásma**

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:

- CETIN a.s.
- ČEZ Distribuce, a.s.
- GASnet, s.r.o.
- Správa železnic, státní organizace
- VHS Benešov

Seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.

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

##### **B.1.4.1. Stávající stav**

Přejezd P5678 v km 2,746 (CT3) trati Čerčany – Vrané nad Vltavou je úrovnovým křížením výše uvedené tratě se silnicí III. třídy č. 1091. Je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ) kategorie PZS 3SBI, typu PZZ-EA. Přejezd je osazen třemi výstražníky s celkem pěti světelnými skříněmi AŽD 97 PV. Počítače náprav v ovládacích úsecích jsou typu AZF Frauscher s výstrojí umístěnou v reléovém domku přejezdu. Evidence průjezdu vlaku přes přejezd je řešena překřížením počítačů náprav. Ovládání a indikace PZS do stanice jsou přenášeny mezi vlastním PZZ-EA a řídicí stanicí PZZ-EA, umístěné ve stavědlové ústředně ŽST Čerčany. Indikace jsou zřízeny na JOP v ŽST Čerčany a na CDP Praha. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v reléovém domku OPD-SP 2,1x2,1 v blízkosti přejezdu. Napájení PZS je zajištěno z přípojky veřejné sítě napájecím kabelem. Pro napájení PZS je použit dobíječ 1f, 40A. Diagnostika stavů PZS je zprostředkována blokem diagnostiky BDA s přenosem do diagnostického serveru v ŽST Čerčany.

##### **B.1.4.2. Účel stavby**

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy a doplnění stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P5678 v km 2,746 trati Čerčany – Vrané nad Vltavou o novou technologii, břevna závor. Jedná se o křížení dráhy s pozemní komunikací – silnicí III. třídy č. 1091 Mračí – Poříčí nad Sázavou.

##### **B.1.4.3. Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu**

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách Správy železnic. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení Správy železnic, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách Správy železnic, schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací. Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie.

##### **B.1.4.4. Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území**

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy Správy železnic, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

Vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko urbanistické řešení.

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

##### **B.1.4.5. Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO**

###### **PS 11-01-31 PZZ přejezdu P5678 v km 2,746**

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce technologie PZZ. Nově bude použito zařízení 3. kategorie PZS 3ZBI s celými závorami.

Přejezd bude osazen čtyřmi stojany závor se závorami. Stojany závor A a B budou postaveny na nový betonový základ a osazeny dvěma světelnými skříněmi. Stojany závor C a D budou

postaveny na nový betonový základ a osazeny jednou světelnou skříní. Světelné skříně budou plastové s nerozbitnými optikami v provedení LED. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na příjezdové a přístupové komunikace k přejezdu a světelné skříně výstražníků budou doplněny dopravní značkou A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Použité výstražné kříže A32a budou zvýrazněny reflexním žlutozeleným podkladem. Dle „Vzorových listů staveb na pozemních komunikacích VL 6.1 – Svislé dopravní značky“ s účinností od 1. srpna 2019 bude použita dopravní značka A32a - Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný v provedení s délkou ramene 1200mm – „velký kříž“. Pro přejezd budou použity zvonce ZV02 s možností regulace.

Bude provedena výměna 3 ks stávajících DZ č. A30 – železniční přejezd bez závor za nové DZ č. A29 – železniční přejezd se závorami.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno o akustickou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění přejezdu v intravilánu obce. V prostoru chodníku bude na závorách umístěna mechanická zádržka slepecké hole.

Technologie PZZ bude umístěna v novém betonovém technologickém objektu, umístěném v blízkosti přejezdu, na pozemku Správy železnic. Kolem technologického domku bude zřízena (v možném rozsahu) zpevněná plocha šíře min. 1 m z důvodu zamezení růstu nežádoucí vegetace. U domku bude umístěna společná přístrojová skříň obsahující skříňku místního ovládání, telefonní objekt a rozvaděč elektrické přípojky.

PZZ bude vybaveno záznamovým zařízením stavové a provozní diagnostiky. Diagnostika PZS včetně záznamového zařízení musí být dle technické specifikace SŽDC TS 2/2007-Z čj. 32 729/07-OP.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou zapojeny do SZZ ŽST Čerčany a dále jsou přenášeny na JOP v ŽST Čerčany a na pracoviště CDP Praha. Nově bude zapracována indikace spouštění závor přejezdu. Na základě toho bude provedena úprava:

- staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Čerčany
- staničního SW v ŽST Čerčany
- SW pracoviště JOP na CDP Praha (dispečerský sál 3A)
- SW PPV Čerčany
- SW na cvičném sále CDP Praha.

Prostředky pro spolupůsobení vlaku budou využity stávající snímače počítače náprav umístěné v přilehlých traťových úsecích. Bude provedena výměna skříně počítače náprav za typ ACS 2000. Výměna skříně PN bude provedena také na přejezdu P5676.

Napájení přejezdu bude ze stávající elektrické přípojky, z podružného měření pro zabezpečovací zařízení.

Jako náhradní zdroj elektrické energie bude použit akumulátor s delší životností v takovém provedení, aby byla splněna podmínka zajištění osmihodinového napájení zabezpečovacího zařízení při výpadku hlavního napájení.

SO 11-30-01 Úprava chodníku u přejezdu P5678 – investice Správy železnic, státní organizace

**Technické řešení**

Projekt rekonstrukce stávajících chodníků a úpravy silnice III/1091 vychází ze znalosti místních poměrů a dopravního zatížení silniční dopravou. Stávající chodníky budou zachovány po obou stranách přejezdu z důvodu velkého zatížení chodci. Nové chodníky budou z velké části navazovat na stávající silnici III. třídy a budou od silnice odděleny silničními obrubami o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m], na druhé straně budou chodníky vymezeny chodníkovými obrubami o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m]. Nové chodníky budou v místě styku se silnicí minimální šířky 2m, šířka je složena z 0,5m (šířka bezpečnostního odstupu) + 2x 0,75m (šířka chodníkových pruhů). Základní příčný sklon chodníku bude 2% ve směru k silnici. V místě styku chodníku a přejezdové konstrukce bude příčný sklon chodníku upraven tak, aby byl totožný s podélným sklonem přejezdové konstrukce. Na úpravy navržené v rámci tohoto SO budou přímo navazovat úpravy spojené se samostatným SO 11-30-02 Úprava chodníku u přejezdu P5678 – investice obce Poříčí nad Sázavou, který bude investovaný obcí Poříčí nad Sázavou.

### **Směrové poměry**

Směrové vedení chodníků bude z velké části dané nově uloženými silničními obrubami, které směrově kopírují stávající průběh silnice. Silniční obruby budou s nášlapem +12cm a +2cm. Směrové vedení je patrné z výkresové dokumentace.

### **Sklonové poměry**

Výškové vedení chodníků bude dané nově uloženými silničními obrubami, které budou uloženy s určenými nášlapy vůči stávající silnici. Nášlapy jednotlivých obrubníků jsou patrné z výkresové dokumentace. Změna výšky nášlapu je vždy řešena na 1m délky obrubníku.

### **Úpravy silnice III/1091**

Silnice bude v celé délce chodníkových úprav umístěna do silničních obrub. Směrové a výškové řešení nově uložených obrub je popsáno v odstavcích 3.1. a 3.2. Nové silniční obruby budou o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m].

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje v celé délce nových silničních obrub. Pro možnost uložení obrub bude provedeno proříznutí styčné spáry ve vzdálenosti 0,3m od nové obruby. Poloha obrub bude před provedením řezu styčné spáry geodeticky vytyčena.

Nová konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D1-N-2, TDZ IV, podloží PIII.

- Skladba vozovky:

• Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PSA	(0,3 kg/m <sup>2</sup> )	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PSA	(0,3 kg/m <sup>2</sup> )	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108-1
• Štěrkodrt fr. 0/32, A	ŠD	150 mm	ČSN 73 6121
• Štěrkodrt fr. 0/32, A	ŠD	min. 150 mm	ČSN 73 6121

- Deformační moduly:

- na zemní pláni  $E_{def,2} \geq 45 \text{ MPa}$
- na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD  $E_{def,2} \geq 70 \text{ MPa}$
- na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD  $E_{def,2} \geq 100 \text{ MPa}$

Příčný sklon vozovky bude zachován, jelikož dojde pouze k osazení nových silničních obrub.

Uložením silnice III/1091 do obrub dojde ke sjednocení řešení v okolí přejezdu do uceleného městského řešení komunikace.

V místech styku stávajícího a nového asfaltového krytu dojde k proříznutí styčné spáry a zalití spáry asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou.

Odvodnění spodní a povrchové vody ze silnice zůstane stávající.

### **Úpravy chodníků**

Nové chodníky budou vybudovány po obou stranách přejezdu, tak jak tomu je i v současném stavu. Provedenými úpravami bude možné nově zabezpečení přejezdu s novými závorami. Nové chodníky budou navazovat na stávající stav. Chodníky budou ve všech místech končících u silnice zakončeny varovnými a signálními pásy v uspořádání pro přechody pro chodce. Veškeré úpravy jsou patrné z výkresové části dokumentace.

Konstrukce chodníku bude uložena do chodníkových obrub o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m] a silničních obrub o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m]. Obruby budou řešeny s nášlapem dle výkresové dokumentace, tak aby byly vytvořeny umělé vodící linie s nášlapem +60mm. Základní příčný sklon chodníku bude 2% ve směru k silnici, v místech styku s přejezdovou konstrukcí bude příčný sklon chodníku stejný s podélným sklonem koleje.

Nová konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

- Skladba chodníku:

- Betonová dlažba \*) DL 60 mm
- Kladecí vrstva ze štěrku fr. 4/8, A Š 30 mm
- Štěrkodrt fr. 0/32, B ŠD 150 mm

\*) varovné a signální pásy budou z betonové dlažby reliéfní v kontrastním barevném provedení.

- Deformační moduly:

- na zemní pláni  $E_{def,2} \geq 30 \text{ MPa}$
- na konstrukční vrstvě ze ŠD  $E_{def,2} \geq 50 \text{ MPa}$

### **Přístup na nástupiště**

Přístup na nástupiště bude řešen novým chodníkem uloženým do chodníkových obrub o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m], šířka chodníku bude 1,5m s příčným sklonem 2%. Přístup na nástupiště je upraven z důvodu svedení cestujících před přejezdové zabezpečovací zařízení. Z pohledu na nástupiště bude pravá obruba s nášlapem +60mm a bude tvořit umělou vodící linii společně s novým zábradlím celkové délky 5,55m. Zábradlí bude vytvořeno z oce-

lových rour vnějšího průměru 50mm, výška zábradlí bude 1,1m. Minimální vzdálenost zábradlí od osy koleje bude 2,5m. Zábradlí bude na sedmi místech zabetonováno do rostlého terénu betonem C12/15. Zábradlí bude opatřeno proti korozi pozinkováním a antikorozním nátěrem v barvě odstínu DB 703.

Nová konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

- Skladba chodníku:

- |                                       |    |        |
|---------------------------------------|----|--------|
| • Betonová dlažba                     | DL | 60 mm  |
| • Kladecí vrstva ze štěrku fr. 4/8, A | Š  | 30 mm  |
| • Štěrkodrt fr. 0/32, B               | ŠD | 150 mm |

- Deformační moduly:

- |                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| • na zemní pláni              | Edef,2 ≥ 30 MPa |
| • na konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 50 MPa |

### ***Vodorovné dopravní značení***

V rámci tohoto SO dojde k obnově vodorovného dopravního značení v rozsahu úpravy silnice, z důvodu vyšší životnosti použity úpravy VDZ plastické. Bude obnovena vodící čára V 4 (0,125) a vodící čára V 4 (0,5/0,5/0,125).

## **SO 11-30-02 Úprava chodníku u přejezdu P5678 – investice obce Poříčí nad Sázavou**

### ***Technické řešení***

Projekt rekonstrukce stávajících chodníků vychází ze znalosti místních poměrů a dopravního zatížení dopravou. Stávající chodníky budou zachovány po obou stranách přejezdu z důvodu velkého zatížení chodci. Nové chodníky budou navazovat na stávající místní komunikace a budou od vozovky odděleny silničními obrubami o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m], dále budou chodníky vymezeny chodníkovými obrubami o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m]. Nové chodníky budou v místě styku s vozovkou pouze upraveny s vazbou na stávající objekty. Základní příčný sklon chodníku bude 2% ve směru k místní komunikaci. Na úpravy navržené v rámci tohoto SO budou přímo navazovat úpravy spojené se samostatným SO 11-30-01 Úprava chodníku u přejezdu P5678 – investice Správou železnic, státní organizace.

### ***Směrové poměry***

Směrové vedení chodníků nebude upraveno. Bude navázáno na nové silniční obruby a stávající objekty (chodníky, oplocení, ...). Silniční obruby budou s nášlapem +12cm a +2cm. Navržené úpravy jsou patrné z výkresové dokumentace.

### ***Sklonové poměry***

Výškově budou úpravy chodníků vycházet z nově uložených silničních obrub, které budou uloženy s určenými nášlapy vůči stávající vozovce. Nášlapy jednotlivých obrubníků jsou patrné z výkresové dokumentace. Změna výšky nášlapu je vždy řešena na 1m délky obrubníku.

### ***Úpravy místní komunikace***



Místní komunikace bude v celé délce chodníkových úprav umístěna do silničních obrub, tak aby bylo navázáno na úpravy v SO 11-30-01 a bylo uceleno řešení v intravilánu. Navržené úpravy budou provedeny v ulicích Žižkova a Bukovanská.

Směrové a výškové řešení nově uložených obrub je patrné s výkresové dokumentace. Nové silniční obruby budou o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m].

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje v celé délce nových silničních obrub. Pro možnost uložení obrub bude provedeno proříznutí styčné spáry ve vzdálenosti 0,3m od nové obruby. Poloha obrub bude před provedením řezu styčné spáry geodeticky vytyčena.

Nová konstrukce vozovky je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D1-N-2, TDZ IV, podloží PIII.

- Skladba vozovky:

• Asfaltový beton pro obrusné vrstvy	ACO 11	40 mm	ČSN EN 13108-1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PSA	(0,3 kg/m <sup>2</sup> )	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro ložní vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108–1
• Spojovací postřik (0,3 kg/m <sup>2</sup> )	PSA	(0,3 kg/m <sup>2</sup> )	ČSN 73 6129
• Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108–1
• Štěrkodrt fr. 0/32, A	ŠD	150 mm	ČSN 73 6121
• Štěrkodrt fr. 0/32, A	ŠD	min. 150 mm	ČSN 73 6121

- Deformační moduly:

• na zemní pláni	Edef,2 ≥ 45 MPa
• na 1. konstrukční vrstvě ze ŠD	Edef,2 ≥ 70 MPa
• na 2. konstrukční vrstvě ze ŠD	Edef,2 ≥ 100 MPa

Příčný sklon vozovky bude zachován, jelikož dojde pouze k osazení nových silničních obrub.

V místech styku stávajícího a nového asfaltového krytu dojde k proříznutí styčné spáry a zalití spáry asfaltovou modifikovanou zálivkovou hmotou.

Odvodnění spodní a povrchové vody ze silnice zůstane stávající.

### **Úpravy chodníků a přechody pro chodce**

Chodníky budou upraveny v ulicích Žižkova a Bukovanská, kde budou nově zřízeny přechody pro chodce. Přechody pro chodce budou propojovat stavební úpravy SO 11-30-01 a SO 11-030-02. Stávající přechody pro chodce v ulicích Pražská, Čerčanská a Benešovská zůstanou zachovány, bez stavebních úprav. Provedenými úpravami bude navázáno na ostatní SO této stavby a na stávající stav. Chodníky budou ve vše místech končících u silnice zakončeny varovnými a signálními pásy v uspořádání pro přechody pro chodce. Veškeré úpravy jsou patrné z výkresové části dokumentace.

Konstrukce chodníku bude uložena do chodníkových obrub o rozměrech 0,08 x 0,25 x 1,00 [m] a silničních obrub o rozměrech 0,15 x 0,25 x 1,00 [m]. Obruby budou řešeny s nášlapem dle výkresové dokumentace, tak aby byly vytvořeny umělé vodící linie s nášlapem +60mm. Základní příčný sklon chodníku bude 2% ve směru k vozovce.

Nová konstrukce chodníku je navržena dle TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací pro očekávanou třídu dopravního zatížení. Jedná se o konstrukci D2-D-1, TDZ CH, podloží PIII.

- Skladba chodníku:

- |                                       |    |        |
|---------------------------------------|----|--------|
| • Betonová dlažba                     | DL | 60 mm  |
| • Kladecí vrstva ze štěrku fr. 4/8, A | Š  | 30 mm  |
| • Štěrkodrt fr. 0/32, B               | ŠD | 150 mm |

\*) varovné a signální pásy budou z betonové dlažby reliéfní v kontrastním barevném provedení.

- Deformační moduly:

- |                               |                 |
|-------------------------------|-----------------|
| • na zemní pláni              | Edef,2 ≥ 30 MPa |
| • na konstrukční vrstvě ze ŠD | Edef,2 ≥ 50 MPa |

### ***Vodorovné dopravní značení***

VDZ bude nově zřízeno v ulicích Žižkova a Bukovanská, kde vzniknou nové přechody pro chodce a tedy i nové vodorovné dopravní značení V7. VDZ na přechodech pro chodce v ulicích Pražská, Čerčanská a Benešovská zůstane stávající.

### **SO 11-53-01 Osvětlení přechodů pro chodce – investice obce Poříčí nad Sázavou**

V rámci tohoto SO bude provedena výstavba nového osvětlení přechodů přes ulice Žižkova a Bukovanská, v blízkosti železničního přejezdu P5678, v v obci Poříčí nad Sázavou.

Pro přechod v ulici Bukovanská je navrženo zřízení dvou osvětlovacích stožárů výšky 6m, které budou osazené výložíky délky 2,5m. Umístění stožárů bude 1,5m od kraje přechodu v ose pozemní komunikace a 0,5m od vnitřní strany obruby. Rozmístění je patrné z výkresové dokumentace. Na výložnicích budou osazena svítidla určená pro osvětlení přechodů s pravostrannou vyzařovací charakteristikou. Světelné zdroje budou typu LED 60W. Napojení nových svítidel bude provedeno kabelem CYKY-J 5x6 mm<sup>2</sup> ze stávajících rozvodů, ze stožáru TY02195, umístěného u chodníku v prostoru před stávající prodejnou potravin.

Pro přechod v ulici Žižkova je navrženo zřízení dvou osvětlovacích stožárů výšky 6m, které budou osazené výložíkem délky 2,5m (pro stožár na straně dále od přejezdu) a délky 1,5m (pro stožár na straně blíže k přejezdu). Umístění stožárů bude 1,5m od kraje přechodu v ose pozemní komunikace a 0,5m od vnitřní strany obruby. Rozmístění je patrné z výkresové dokumentace. Na výložnicích budou osazena svítidla určená pro osvětlení přechodů s pravostrannou vyzařovací charakteristikou. Světelné zdroje budou typu LED 60W. Napojení nových svítidel bude provedeno kabelem CYKY-J 5x6 mm<sup>2</sup> ze stávajících rozvodů, ze stožáru TY02222, umístěného v ulici Žižkova.

#### **B.1.4.6. Návrh požadavků na postupné provádění stavby**

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. výkopové práce a kabelizace
2. stavební práce v rozsahu umožňující stávající zabezpečovací zařízení
3. demontáž stávajícího PZZ
4. osazení a zapojení stojanů závor
5. montáž nového reléového domku
6. dokončení stavebních prací
7. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
8. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu

Součástí realizační dokumentace (RDS) bude vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem. Podle zákona o drahách č. 266/1994Sb. 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. 177/1995Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat příslušný Drážní úřad. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

#### **B.1.4.7. Požadavky stavby na zdroje**

Požadavky na zdroje nejsou touto dokumentací řešeny.

#### **B.1.4.8. Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci**

Povrchové vody jsou odvedeny systémem příčných a podélných sklonů na okolní pozemky, napojení na kanalizaci není řešeno. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

#### **B.1.4.9. Napojení na dopravní systém**

Jedná se o stávající železniční přejezd. Napojení na dopravní systém není v rámci této stavby řešeno.

#### **B.1.4.10. Rozsah náhradní výsadby a ozelenění**

V rámci stavby nedojde ke kácení ani odkřoviňování a není počítáno s náhradní výsadbou.

#### **B.1.4.11. Bezpečnost práce**

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení Správy železnic, železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce. Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví zákon č. 309/2006 Sb. a nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

Jsou zde stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje

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

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

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

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka Správy železnic.

#### **B.1.4.12. Užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Na přejezdu bude schéma přejezdového zařízení doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9. 11. 2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé.

#### **B.1.4.13. Podmiňující předpoklady**

##### Přeložky inženýrských sítí:

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

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

Připojení na stávající technické vybavení území není v rámci této stavby řešeno.

##### Jiná omezující opatření:

Nejsou předmětem stavby.

#### **B.1.4.14. Statické výpočty**

V rámci stavby nejsou statické výpočty řešeny.

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

Jedná se o stupeň projektové dokumentace ve stupni DUSP. V rámci zpracování projektové dokumentace byli splněny veškeré podmínky. Veškeré projektové práce byly založeny na projednávání na poradách, konferenčních projednáních a na připomínkovém řízení jednotlivých složek Správy železnic.

### B.1.6. Příprava pro výstavbu

Obvod stavby se nachází na pozemcích Správy železnic, obce Poříčí nad Sázavou a Krajské správy a údržby silnic Středočeského kraje.

### B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V rámci stavby dojde k výkupu části pozemku p.č. 3005.

### B.1.8. Výjimky z předpisů

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedené typy zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o souhlas s projektováním, potom 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 Správy železnic.

## B.2. Provozní a dopravní technologie

Provozovatel:	Správa železnic, státní organizace
Správce:	Správa železnic, OŘ Praha
<b>Identifikace řešeného úseku:</b>	
Traťový úsek číslo (dle knižního JŘ)	210 Vrané nad Vltavou - Čerčany
Traťový úsek číslo (dle GVD)	523A Čerčany – Praha-Vršovice
Zařazení v síti Správy železnic, s.o.	regionální dráha
<b>Technická infrastruktura:</b>	
Délka traťového úseku	39,569 km
Počet traťových kolejí	1
Organizování drážní dopravy	dle SŽDC D1
Trakce	nezávislá - motorová
Nejvyšší traťová rychlost	50 km/h
Zábrzdňá vzdálenost	400 m
Třída zatížení	C3 (20t / 7,2t)
Traťové zabezpečovací zařízení	Čerčany – Praha-Vršovice - TZZ III. kategorie
Dispečerské pracoviště:	SD (DOZ) Vrané nad Vltavou

**Dotčené železniční stanice a zastávky:**

název	staničení km	funkce	délka nástupiště
Poříčí nad Sázavou	2,643	zastávka	120m

V průběhu stavby nedojde k zásahu do stávajícího objektu nástupiště. Využitelná délka nástupištní hrany nebude dotčena. Dojde pouze k úpravě přístupu na nástupiště vytvořením nového přístupového chodníku.

**Provozní koncepce**Osobní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Týnec nad Sázavou – Čerčany je ve všední dny vedeno:

- ve směru Týnec nad Sázavou – Čerčany 16 osobních vlaků
- ve směru Čerčany - Týnec nad Sázavou 16 osobních vlaků

V dotčeném mezistaničním úseku Týnec nad Sázavou – Čerčany je o víkendech vedeno:

- ve směru Týnec nad Sázavou – Čerčany 18 osobních vlaků
- ve směru Čerčany - Týnec nad Sázavou 17 osobních vlaků

Nákladní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Týnec nad Sázavou – Čerčany jsou vedeny 2 páry manipulačních vlaků dopravce ČD Cargo a.s.

**B.3. Vliv stavby na životní prostředí****B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí**

Stavbou nebudou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ, VZCHÚ), Evropsky významné lokality (EVL), Ptačí oblasti (PO) ani Územní systém ekologické stability (ÚSES). V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy ani jiné významné krajinné prvky (VKP).

Stavba je situována do zastavěného území obce Poříčí nad Sázavou.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. 019147/2021/KUSK k soustavě Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. lze vyloučit významný vliv stavby na předmět ochrany nebo celistvosti jakékoli evropsky významné lokality (EVL) nebo ptačí oblasti v gesci tohoto orgánu ochrany přírody. V blízkém okolo dotčeného území, přibližně ve vzdálenosti 300m severním směrem, se nachází evropsky významná lokalita Dolní Sázava. Vzhledem k charakteru stavby nelze očekávat jakýkoli negativní vliv na uvedenou EVL a její předmět ochrany.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. 019152/2021/KUSK dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí stavba nepodléhá posouzení dle citované zákona.

Do území prováděných stavebních činností nezasahují záplavová území.

**B.3.2. Péče o životní prostředí****Obecně:**

- budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP
- budou prováděny pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů, pod stojící stavební mechanismy budou instalovány zachytivé nádoby (plechové s vložkou z vhodného sorbentu) k zachycení úkapů
- doplňování pohonných hmot na ploše zařízení staveniště (ZS) je přípustné pouze v maximálně nezbytné míře, tzn. v případě použití speciálních stavebních mechanismů
- maziva a paliva ropného původu budou dle možností nahrazena ekvivalentními snáze odbouratelnými bioprodukty
- veškerá údržba nebo případné opravy strojů budou prováděny mimo plochu ZS
- na ploše ZS nesmí být skladovány pohonné hmoty
- na ploše ZS nesmí být skladovány snadno rozpojitelné a odplavitelné materiály ani jiné látky závadné vodám, pokud nebudou zabezpečeny proti průtokům velkých vod
- v případě úniku ropných látek budou okamžitě zahájeny sanační práce
- s kontaminovanou zemínou bude zacházeno podle zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění
- dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.,
- z důvodu snížení prašnosti je třeba provádět kropení při pracích, během nichž dochází k víření prachu, sypké materiály budou plachtovány
- používané vozovky budou pravidelně čištěny, stejně jako automobily před výjezdem na vozovku,
- sypké a prašné materiály budou nakládány a zabezpečeny na automobilech tak, aby nedocházelo k jejich padání na vozovku
- po ukončení stavby bude terén upraven v travnatých plochách dle normy ČSN 83 9031 – Technologie vegetačních úprav v krajině – Travníky a jejich zakládání.

#### **Ochrana vod:**

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.

#### **Ochrana ovzduší:**

Během stavebních prací dojde k mírnému zhoršení stavu ovzduší v okolí stavby. Pro stavbu budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí

#### **Dendrologie:**

V rámci této dokumentace není řešeno.

#### **Hluk a vibrace:**

V rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší. Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude do-

cházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 6 do 22 hodin. V době nočního klidu od 22:00 do 6:00 můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor. Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65dB pro dobu od 6:00 do 22:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

#### **Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:**

Při stavbě nedochází k záboru ZPF ani PUPFL.

#### **Zabezpečení vodního hospodářství:**

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody. V případě použití mobilních toalet na stavbě musí zhotovitel zajistit, aby nedocházelo k úniku chemických a znečištěných kapalin z těchto zařízení.

#### **B.3.3. Odpadové hospodářství:**

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., 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:

16 02 14 - Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - al, cu a vz. kovy)

17 01 01 – Beton z demolic objektů, základů TV

17 01 02 - Stavební a demoliční suť (cihly)

17 03 02 - Vybouraný asfaltový beton bez dehtu

17 04 05 - Železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej

17 05 04 - Kamenná suť

Kód odpadu	Množství
16 02 14	0,525t
17 01 01	22,150t
17 01 02	18,670t
17 03 02	94,104t
17 04 05	0,605t
17 05 04	175,090t



- Odpad kategorie 170101, 17 01 02, 17 03 02 a 17 05 04 lze uložit např. v recyklačním centru Ostředek společnosti AZS 98, s.r.o., které je od stavby vzdálené cca 17 km.
- Odpad kategorie 160214 a 17 04 05 lze uložit např. ve sběrně druhotných surovin v Čerčanech, vzdálené od stavby cca 2,5km.

Výčet zařízení oprávněných k nakládání s odpady slouží pouze pro účely získání stavebního povolení a pro zhotovitele stavby má pouze informativní charakter. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb. v platném znění.

#### B.4. Opatření pro případ havárie

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 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.

##### Únik ropných produktů:

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlité 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 jámek, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VA-PEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k dekontaminaci nebo na skládku nebezpečných odpadů.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. 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:

- Hasičský záchranný sbor
- Hasičský záchranný sbor Správy železnic
- Příslušný městský úřad - Odbor životního prostředí
- Policii ČR
- Českou inspekci životního prostředí (ČIŽP)

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku a rovněž tato data zapsat do stavebního deníku včetně doby a způsobu odstranění.

#### Základní telefonické kontakty:

<b>organizace</b>	<b>telefon</b>
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 235 150
Policie ČR	158
ČIŽP	222 860 111
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

## **B.5. Odolnost a zabezpečení stavby**

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

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

### **Z hlediska požární ochrany prostoru stavby**

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nesnadno hořlavých látek a nehořlavých materiálů. Případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS v součinnosti s HZS Správy železnic 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.

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

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

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

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem Správy železnic 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 Z2 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.3 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽ Bp1 a SŽ Bp3. Pro práce prováděné mechanizmy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanizmy.

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

Stavba se nachází na neelektrifikované trati a mimo dosah vlivu energetických vedení vn a vvn. Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

### **Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci**

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

### **Požadavky na zhotovitele stavby z pohledu odolnosti a zabezpečení stavby**

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 RE/ 30 minut
  - stěna: požární odolnost RE/ 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 2m – trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
    - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Pokud do reléového domku 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.

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

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

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

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

Pokud bude do objektu reléového domku vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

Konstrukce (bez požárně dělící funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělícími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

## **B.6. Energetické výpočty**

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B.7. Protikorozní ochrana**

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

## **B.8. Graf dynamického průběhu rychlostí**

V rámci této dokumentace není řešeno.

## **B.9. Dopravní opatření**

Silniční dopravní opatření v době výstavby nejsou potřeba. Před přejezdem budou pouze v době výluky umístěny dopravní značky s textem „Zabezpečovací zařízení mimo provoz“.

Výluka na zabezpečovacím zařízení bude v rozsahu – nepřetržitá 10 dní, výměny softwaru budou prováděny v nočních pauzách během výluky zabezpečovacího zařízení.

## **B.10. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

V rámci stavby nedojde k trvalým ani dočasným záborům ZPF a PUPFL.

## **B.11. Úspora energie a ochrana tepla**

V rámci stavby bude použit nový zateplený a temperovaný technologický domek.

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

Zhotovitel stavby zajistí:

- ohraničení staveniště. Budou prováděny zábory pásem a zároveň budou výkopy v zastavěných částech obcí opatřeny zábranami proti pádu chodců.

- v souvislosti s prováděním prací nedojde k ohrožení bezpečnosti provozu na přilehlých komunikacích ani k ohrožení bezpečnosti chodců.

Z hlediska ochrany obyvatelstva nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

### B.13. Bezbariérové užívání

Řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- v rámci stavby není řešeno

Řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- na přejezdu bude schéma přejezdového zařízení doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé.
- chodníky budou doplněny hmatovými vodícími liniemi

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaveny světelnou signalizací

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

- v rámci stavby není řešeno

### B.14. Zásady organizace výstavby

#### B.14.1. Technická zpráva

##### a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

Veškeré materiály potřebné pro stavbu budou dováženy. Pro dopravu materiálu bude primárně využita doprava po pozemních komunikacích.

##### b) odvodnění staveniště,

Staveniště bude umístěno v úrovni stávajícího terénu. Staveniště bude odvodněno pomocí přirozeného vsaku do spodních vrstev terénu a odtokem vody do obecní kanalizace.

##### c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště bude dostupné po stávajících příjezdových komunikacích. Vzhledem k tomu, že stavba nevyžaduje zřizování nových objektů zařízení staveniště, nejsou pro tyto účely vyžadovány zvláštní přípojky vody a elektrické energie a plynu. Stavba bude realizována převážně s použitím mechanizace, která je energeticky autonomní.

##### d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Z důvodu výstavby dojde k částečným zásahům na pozemky cizích subjektů. Podrobný výpis pozemků je součástí Geodetické dokumentace resp. kapitoly Majetkoprávní část.

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

Pro samotné staveniště není potřeba provádět asanace, demolice a kácení dřevin.

##### f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Staveniště je možné zřídit na pozemku investora stavby.

**g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,**

V rámci stavby nevzniknou požadavky na obchozí trasy.

**h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,**

Množství odpadů je uvedeno v kapitole B.3.3

**i) ochrana životního prostředí při výstavbě,**

Viz. kapitola B.3 Souhrnné technické zprávy

**j) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,**

Podrobněji řešeno v dokumentu Plán BOZP. Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

**k) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,**

V rámci projektu není řešeno.

**l) zásady pro dopravní inženýrská opatření,**

V průběhu výluky bude před přejezdem umístěna dopravní značka s textem „Zabezpečovací zařízení mimo provoz“.

**m) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,**

V rámci stavby nejsou stanoveny speciální podmínky pro provádění stavby.

**n) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,**

**Předpokládané lhůty výstavby:**

Předpokládaný termín realizace (hlavní práce): 10/2021

Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce): 10/2021 – 3/2022

Doba výluky PZZ: 10 dní

**Postupné uvádění 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 zaříze-



ní 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.

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 předpisu SŽ R14 – Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

Při vedení sdělovacích a zabezpečovacích kabelů z volného prostoru přístupnou chráničkou bude použita chránička s reakcí na oheň B (s1, d0).



**o) požadavky na výluky veřejné dopravy,**

Výluka veřejné dopravy není v rámci projektu řešena. Stavba ji nevyžaduje.

**B.14.2. Schéma stavebních postupů**

Není předmětem stavby – stavba se bude provádět jako jeden celek.

**B.14.3. Havarijní plán**

Není předmětem stavby.

**B.14.4. Dokumenty koordinátora BOZP**

Viz. samostatná příloha Plán BOZP.

Přílohy:

Příloha č. 1 Biologický průzkum

Zpracoval: Ing. Vladimír Košan, Bc. Vladimír Nový

Firma: KTA technika s.r.o., Klatovská 100, 301 00 Plzeň  
jednatel Ing. Irena Hrnčířová

## Biologický průzkum lokality pro plánovaný záměr „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P5678 v km 2,746 trati Čerčany – Vrané nad Vltavou“



Obr. 1 Současný stav železničního přejezdu v Poříčí nad Sázavou

### Úvod

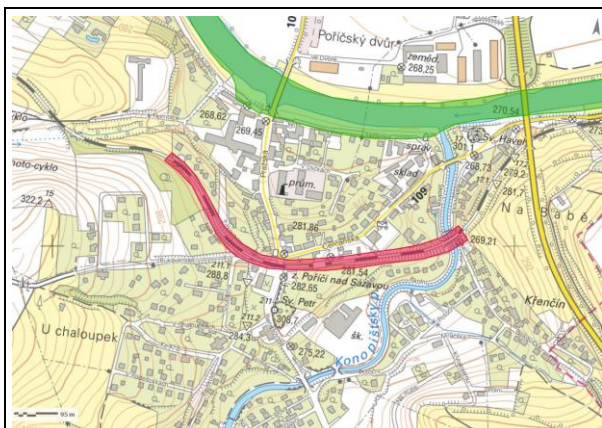
Území pro plánovaný záměr se nachází v zastavěném území obce Poříčí nad Sázavou, severně od Benešova, ve Středočeském kraji.

Je tvořeno pásem podél železniční trati Čerčany – Vrané nad Vltavou v úseku, který prochází zastavěným územím obce Poříčí nad Sázavou. Klíčovým místem je zde křížení s místní komunikací u zastávky Poříčí nad Sázavou a okolí místa, kde má být přejezd modernizován a vybaven závorami. Zájmové území orientačního biologického průzkumu bylo vymezeno zadavatelem a je znázorněno na obrázcích 2 a 3. Jedná se o přibližně 750 m dlouhý úsek o šíři cca 30 m, který leží v nadmořské výšce okolo 280 m.

Celé území včetně tělesa trati je tvořeno zastavěným územím obce Poříčí nad Sázavou. Těleso je doprovázeno přerušovanou liniovou zelení křovin a stromů, částečně bez vegetace (koleje jsou ve štěrkovém loži) nebo je porostlé převážně ruderální vegetací. V západní části prochází zářezem v minerálním podloží, tento úsek je ukončen železničním přejezdem pro ulici Pražská v centru obce. Dále na východ jde trať ve stejné rovině jako okolní terén (v místě žel. stanice),

dále pak na náspu, který dosahuje největší výšky těsně před mostem nad Konopišským potokem.

Lokalita nezasahuje do žádného maloplošně či velkoplošně zvláště chráněného území ani do lokalit soustavy Natura 2000. Cca 250 severně od trati je souběžně s ní vymezena evropsky významná lokalita Dolní Sázava, jejímž předmětem ochrany jsou vodní živočichové obývající řeku Sázavu – hořavka duhová *Rhodeus sericeus amarus* a velevrub tupý *Unio crassus*.



Obr. 2 Zkoumané území (červeně), zeleně – evropsky významná lokalita Dolní Sázava



Obr. 3 Vymezení zájmového území (červeně) na leteckém snímku

## Výsledky

Podrobný druhový soupis nebyl proveden vzhledem k nevhodnému datu pro zpracování orientačního průzkumu. Základem pro předložený orientační průzkum byla rešerše odborných databází (databáze AOPK ČR – NDOP, databáze České společnosti ornitologické AVIF, [www.biolib.cz](http://www.biolib.cz)) a jednodenní terénní exkurze (15. 2. 2021), jejímž cílem bylo posouzení aktuálního stavu dotčeného území a potenciálního výskytu zvláště chráněných a jiných ohrožených druhů živočichů a rostlin.

## Rostliny a vegetační kryt

Fytogeograficky náleží oblast průzkumu k českomoravskému mezofytiku do fytogeografického okresu Střední Pávltaví.

V zimních měsících lze určit pouze velmi malou část z rostlinných druhů osidlujících lokalitu. Vzhledem k umístění trati však lze očekávat, že na železničním tělese se objevují především běžné jednoleté, převážně ruderalní druhy rostlin. Podél trati se roztroušeně vyskytují dřeviny, hlavně nižší keře – trnka obecná (*Prunus spinosa*), bez černý (*Sambucus nigra*), jabloň domácí (*Malus domestica*) a místy zejména trnovník akát (*Robinia pseudoacacia*).

V bezprostředním okolí trati, tedy v místě plánovaného záměru, je málo pravděpodobný výskyt některého ze zvláště chráněných druhů rostlin. V Nálezové databázi ochrany přírody (NDOP), kterou spravuje Agentura ochrany přírody a krajiny ČR, není v posledních dvaceti letech údaj o výskytu ohrožených a zvláště chráněných druhů rostlin v nejbližším okolí dotčeného úseku železnice.

### Živočichové

Terénní exkurze byla zaměřená na zjištění stavu dotčeného území a na potenciální výskyt zvláště chráněných a jiných ohrožených druhů živočichů.

Charakter území **vylučuje** trvalý **výskyt obojživelníků**. Nenachází se zde žádné vodní plochy, které by umožňovaly rozmnožování, taková stanoviště nejsou ani v nejbližším okolí, takže zde neprochází jejich migrační cesty. Nelze zcela vyloučit příležitostný výskyt běžnějších druhů, bude se však jednat o náhodnou událost bez bioindikačního významu.

Železniční náspy a tělesa tratí jsou často využívaným náhradním stanovištěm **plazů**. I v tomto případě je pravděpodobný na náspu ve východní části a v zářezu v západní části (mimo zástavbu) nepočtený výskyt **ještěrky obecné** *Lacerta agilis*, druhu řazeného mezi zvláště chráněné v kategorii silně ohrožené.

Plochy zahrad a zeleně jsou poměrně bohaté na výskyt ptáků, včetně některých zvláště chráněných druhů. Jedná se o typické synantropní druhy ptáků, kteří nad dotčenou plochou přeletují, případně zde sbírají potravu. Záměrem však nebudou nijak dotčeny.

Výskyt zvláště chráněných druhů **savců** vázaných přímo na dotčenou plochu **lze vyloučit**. Je však pravděpodobný příležitostný výskyt **vydry říční** *Lutra lutra* podél toku Konopištského potoka. Vydra ani jiné druhy savců nebudou záměrem rekonstrukce přejezdu a instalace závor nijak dotčeny.

Konopištský potok je místem výskytu poměrně bohatého spektra **ryb**. Seznam druhů z dotazníku Českého rybářského svazu uvádí tabulka 1.

Tab. 1 – seznam druhů ryb vyskytujících se v Konopištském potoce

Druh – české jméno	Latinské jméno
okoun říční	<i>Perca fluviatilis</i>
úhoř říční	<i>Anguilla anguilla</i>
kapr obecný (domestikovaná forma)	<i>Cyprinus carpio f. domestica</i>
hrouzek obecný	<i>Gobio gobio</i>
lín obecný	<i>Tinca tinca</i>
jelec tloušť	<i>Squalius cephalus</i>
plotice obecná	<i>Rutilus rutilus</i>
štika obecná	<i>Esox lucius</i>
pstruh obecný	<i>Salmo trutta</i>

Z těchto druhů má ochranný význam pouze lín obecný, který je v aktuálním červeném seznamu ohrožených druhů řazen mezi zranitelné (VU) druhy.

## Souhrn a doporučení

Záměr je plánovaný v prostoru železničního přejezdu a v blízkosti kolejiště navazujícího z obou stran na přejezd. Ve vymezeném území není předpokládán výskyt žádného zvláště chráněného a ohroženého druhu rostlin ani výskyt přírodních biotopů. V celé lokalitě lze očekávat převážně běžné druhy rostlin vázané na narušená, člověkem vytvořená stanoviště.

V dotčeném území chybí biotop pro rozmnožování obojživelníků, území může být výjimečně využito k migraci nebo sběru potravy.

Násep i prostor zastávky jsou pravděpodobně místem výskytu ještěrky obecné, která patří mezi zvláště chráněné druhy řazené do kategorie silně ohrožené.

Zastávka a její okolí je také místem výskytu řady druhů ptáků a savců – jejich biotopem je zde mozaika ruderalních porostů a křovin spolu s okolními zahradami. Žádný z druhů nebude záměrem negativně dotčen.

Pro ochranu ryb vázaných svým výskytem na tok Konopištského potoka doporučujeme dodržení veškerých zásad na ochranu povrchových vod při výstavbě a přijetí havarijního plánu pro případ nepředpokládané události. Hlavním recipientem je zde řeka Sázava, která požívá ochrany formou vyhlášené evropsky významné lokality.

Z důvodu potenciálního pravděpodobného výskytu ještěrky obecné *Lacerta agilis*, silně ohroženého zvláště chráněného druhu, doporučujeme zajištění výjimky pro tento druh podle § 56 zákona č. 114/192 Sb., o ochraně přírody a krajiny.

Samotný přejezd a bezprostředně navazující plochy nemají z hlediska výskytu ohrožených druhů živočichů a jejich ochrany větší význam a záměr není z pohledu ochrany přírody problematický.

Zkoumané území charakterizují fotografie na obr. 4 až 7.



Obr. 4 Západně od přejezdu prochází trať v zářezu



Obr. 5 Pohled na kolejiště v prostoru přejezdu a zastávky Poříčí nad Sázavou



Obr. 6 Násep trati východně od stanice Poříčí nad Sázavou



Obr. 7 Přemostění Konopištského potoka

## **Zpracovatel**

Mgr. Ondřej Volf, Mgr. Štěpánka Čížková,  
Spolek Ametyst – sekce ochrana přírody  
Boženy Němcové 684, 332 02 Starý Plzenec  
únor 2021

