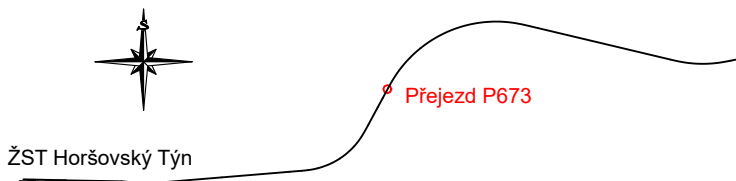


Orientační schéma:






Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
O01	10/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Vladimír Košan

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

Zhotovitel stavby:	KTA technika, s.r.o.			
Adresa:	Klatovská 100, 301 00 Plzeň			
Kontakt:	T: +420 378 023 411 E: kta@ktatechnika.cz			
Zhotovitel objektu:	KTA technika, s.r.o.			
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:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P673 v km 8,288 na trati Staňkov - Poběžovice			Označení (S-kód):	S632000219
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části:	B
Název objektu:	---			Označení objektu/komplexu:	---
Název přílohy:	Souhrnná technická zpráva			Číslo přílohy:	1_B
Název dílčí části přílohy:	---			Paré:	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Plzeňský	Horšovský Týn	0321 04			
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
DUSP+PDPS	10/2021	28x A4	---		

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

Dokumentace ve stupni DUSP+PDPS

Obsah

B.1.	Souhrnná technická zpráva	1
B.1.1.	Zhodnocení staveniště	1
B.1.2.	Průzkumy a podklady	1
B.1.3.	Ochranná pásma	1
B.1.4.	Koncepce stavby.....	2
B.1.4.1.	Stávající stav	2
B.1.4.2.	Účel stavby	2
B.1.4.3.	Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu.....	2
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	9
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	11
B.1.6.	Příprava pro výstavbu.....	11
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	15
B.3.3.	Odpadové hospodářství:	17
B.4.	Opatření pro případ havárie	18
B.5.	Odolnost a zabezpečení stavby	19
B.6.	Energetické výpočty	22
B.7.	Protikorozní ochrana.....	22
B.8.	Graf dynamického průběhu rychlostí.....	22
B.9.	Dopravní opatření	22
B.10.	Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL	23
B.11.	Úspora energie a ochrana tepla	23
B.12.	Ochrana obyvatelstva	23
B.13.	Bezbariérové užívání	23
B.14.	Zásady organizace výstavby	24
B.14.1.	Technická zpráva	24
B.14.2.	Schéma stavebních postupů	26
B.14.3.	Havarijní plán	26
B.14.4.	Dokumenty koordinátora BOZP	28

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1. Zhodnocení staveniště

V rámci stavby dojde k výstavbě nového přejezdového zabezpečovacího zařízení (PZZ) na přejezdu P673 v km 8,288 trati Domažlice – Planá u Mariánských Lázní. Dále bude rekonstruována stávající přejezdová konstrukce přejezdu P673 včetně železničního spodku a svršku.

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

Rekonstrukcí 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 nové stojany závor s celými závory a světelnými skříněmi
- budou osazeny nové světelné přejezdníky
- bude provedena nová kabelizace ke stojanům závor, přejezdníkům a snímačům počítače náprav
- bude provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce
- bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku

Rozsah stavby: km 7,550 – 9,386

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
- 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
- biologický průzkum

B.1.3. Ochranná pásma

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

- Správa železnic, státní organizace
- ČEZ Distribuce, a.s.

- CETIN a.s.
- GasNet, s.r.o.
- Chodské vodárny a kanalizace, a.s.

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 P673 se nachází v km 8,288 regionální dráhy jednokolejné trati Staňkov – Poběžovice. Jedná se o křížení dráhy s místní komunikací. Drážní doprava je v úseku Staňkov – Horšovský Týn provozována podle předpisu SŽDC D1, v mezistaničním úseku Staňkov – Horšovský Týn není traťové zabezpečovací zařízení – zabezpečení jízd vlaků se provádí telefonickým dorozumíváním. Zábrazdná vzdálenost v úseku Staňkov – Poběžovice je 400m. Maximální traťová rychlost v úseku Staňkov – Horšovský Týn je 60 km/h. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži.

Dopravní telekomunikační síť je zajištěna přes traťový okruh ŽST Staňkov – ŽST Horšovský Týn – Poběžovice (spojení mezi výpravčími těchto stanic). Stávající TK 5XN0,8 není plněný proti šíření vlhkosti. Z km 10,940 do km 8,261 je položen kabel TCEPKFLE 5XN0,8 a modrá HDPE trubka.

Z rozvaděče R5 v km 8,368 vede kabel AYKY-J 4x70 k přejezdu (P673) do km 8,293 a zde je ukončen rezervou v zemi. Před elektroměrem je jistič 25A, ze kterého je napájeno zabezpečovací zařízení ŽST Horšovský Týn přes jistič 20A. Dále je kabel vyveden na přejezd km 8,853 přes vypínač 32A, aby byla zachována selektivita. Zde je připojen vlastní přejezd přes 13A jistič a vyveden kabel AYKY-J 4x70 přes jistič 20A jako rezerva pro uvažované přejezdy. V rozvaděči chybí pouze propojení mezi odchozími svorkami a jističem, aby nedocházelo k náhodnému vypnutí.

Konstrukci železničního svršku přejezdu P673 v km 8,288 tvoří užité betonové pražce PB2 z roku 1963, upevnění žebrové, kolejnice jsou tvaru A z roku 1963, rozdělení „d“. Kolej je stykovaná, v km 8,273 končí bezstyková kolej (ve směru od Staňkova). Směrem na Horšovský Týn navazuje na přímou kolej přechodnice do oblouku R=246m s převýšením 81mm.

Konstrukce železničního přejezdu P673 je z asfaltového betonu bez závěrných zídek, žlábek je tvořen válcovým profilem tvaru L.

B.1.4.2. Účel stavby

Hlavním cílem stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení za účelem zvýšení bezpečnosti silniční i železniční dopravy na přejezdu P673.

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 staveb státních drah, 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 P673 v km 8,288

V rámci tohoto provozního souboru bude zřízeno nové přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ) přejezdu P673 v Horšovském Týně.

Umístění prvků PZZ je navrženo na nový stav pozemní komunikace, který bude realizován v rámci stavby „Horšovský Týn stavební úpravy ulice Výhledy“, jejímž zadavatelem je město Horšovský Týn.

PZZ bude kategorie PZS 3ZBL s celými závory umístěnými rovnoběžně s osou koleje. Přejezd bude osazen dvěma stojany závor a jedním výstražníkem. Budou použity kompozitní závorová břevna s LED břevnovými svítilnami. Stojany závor a výstražníky budou postaveny na nový betonový základ a osazeny světelnými skříněmi. 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 nebudou 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.

Závora „A“ bude z důvodu nedostatečného prostoru umístěna na vzdálenost 3,8m od osy (střed stojanu), nejmenší vzdálenost části závory od osy koleje bude cca 3,2m. V okolí závory bude upraven terén pro bezpečný pohyb udržujícího zaměstnance. Na kryt pohonu závory budou umístěny tabulky s trvalým bezpečnostním sdělením o snížené vzdálenosti osy koleje (vč. uvedení konkrétní vzdálenosti zaokrouhlené dolů na desetinu metru) tak, aby tabulky byly čitelné jak od vozovky, tak z druhé strany před otevřením víka.

Technologie PZZ bude umístěna do nového betonového reléového domku (RD), umístěném vlevo za přejezdem ve směru staničení. Kolem RD 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.

Informace o stavu přejezdu bude předávána strojvedoucímu pomocí přejezdníků. Přejezdníky budou umístěny minimálně na zábrzdnu vzdálenost 400m podle situačního schématu a zápisu o situování přejezdníků.

Pro spouštění a anulaci přejezdu budou využity stávající a nové snímače počítače náprav umístěné v přilehlých traťových úsecích. Skříň počítače náprav je umístěna ve stávajícím RD SZZ v km 9,388. Na přejezd P673 budou přenášeny opakovače relé směrových výstupů a traťových úseků. Nově instalované počítače náprav musí splňovat požadavky na tento systém pro detekci vlaků podle platných technických specifikací pro interoperabilitu subsystému řízení a zabezpečení (aktuálně se jedná o Nařízení Komise (EU) 2016/919 ve znění Prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/776, Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/387 a Prováděcího nařízení Komise (EU) 2020/420). Nově instalované počítače náprav budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability a budou doloženy ES certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně Technického souboru. Použité počítače náprav pak musí být preferovaného typu dle ČSN CLC/TS 50 238-3 a budou zavedeny pro provoz na síti Správy železnic, státní organizace.

Pro umístění snímače počítače náprav PB1A v km 7,560 bude provedena výměna kolejnic, která je součástí souboru SO 11-10-01 Železniční svršek na přejezdu P673 v km 8,288. Důvodem výměny je nemožnost umístit snímač RSR 180 na stávající kolejnice typu A.

Přejezd bude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé. Na závorách v prostoru přehrazujícím chodník budou umístěny mechanické zárazky slepecké hole.

V blízkosti přejezdu bude doplněno nebo vyměněno svislé dopravní značení:

- Bude provedena výměna 2 ks stávajících DZ č. A30 – železniční přejezd bez závor za nové DZ č. A29 – železniční přejezd se závorami

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.

Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

PS 11-02-11 Sdělovací zařízení, místní kabelizace

Od km 7,560 do km 8,385 budou položeny tři nové trubky HDPE 40 v barevném provedení modrá, černá a fialová a traťový kabel TCEPKPFLE 5XN0,8. Od km 8,385 budou položeny dvě nové trubky HDPE 40 v barevném provedení černá a fialová.

U technologického domku přejezdu P673 bude zřízena kabelová komora, přes kterou budou protaženy všechny HDPE bez přerušení. Mezi komorou a domkem bude položena modrá HDPE.

Stávající traťový kabel a trubka HDPE budou v cca km 8,385 odkopány a přerušeny. Směrem k přejezdu P673 budou naspojovány nové prvky uložené v nové trase podle situačních výkresů. Stávající kabelizace vedoucí v nadzemní trase přes most v km 8,368 bude demontována. Stávající kabelizace ukončená v rozvaděči RS3 bude z tohoto rozvaděče odpojena a ponechána v zemi. Rozvaděč RS3 bude demontován.

Trafový kabel bude u technologického domku ukončen oboustranně v novém rozvaděči SIS1 na svorkovnicích a v celém profilu propojen. Telefonní objekt VTO umístěný u nového technologického domku (RD) ve společné přístrojové skříni bude připojen do traťového okruhu výpichem z traťového kabelu. Výpich bude proveden kabelem TCEPKPFLEY 5XN0,8 z nového rozvaděče SIS1.

U RD v km 9,388 bude zřízena nová kabelová komora, ve které budou ukončeny nové trubky HDPE. Mezi komorou a domkem bude položena modrá HDPE.

SO 11-76-01 Elektrická přípojka NN přejezdu P673 v km 8,288

Stávající kabel AYKY-J 4x70 bude v km 8,385 odkopán a přerušen. Směrem k přejezdu P673 bude naspojován na nový kabel shodného profilu uložený v nové trase podle situačních výkresů. Stávající kabelizace vedoucí v nadzemní trase přes most v km 8,368 bude demontována. Nově položený kabel bude zatažen do nové pojistkové skříně, která bude součástí společní přístrojové skříně zřízené v rámci PS 11-01-31. V pojistkové skříni PS bude umístěn pojistkový spodek a pojistky 3x16A. Z pojistkové skříně bude napojen rozvaděč NZ, který bude součástí společné přístrojové skříně. V rozvaděči NZ bude osazeno jištění odvodního kabelu do RD jističem 3x13A/B, přepětové ochrany a přepínač náhradního zdroje napájení NZ – SÍŤ. Vně rozvaděče bude osazena 3fázová zásuvka pro připojení náhradního napájení (elektrocentrály).

Hranice mezi jednotlivými správci zařízení (SEE – SSZT) bude dle Předpisu SŽDC E8 na vstupních svorkách jističe 3x13A/B v rozvaděči NZ.

SO 11-10-01 Železniční svršek na přejezdu P673 v km 8,288

V místě přejezdu se stávající kolej v délce 23,089m vyřizne a vyjme, v celém rozsahu se železniční svršek se nahradí novým. Řezy koleje budou v km 8,273 424 a km 8,296 512. Nový železniční svršek je navržen z nových kolejnic 49E1 na nových betonových pražcích délky 2,42 m. Rozdělení pražců „u“ v km 8,280 766 - km 8,289 766 a rozdělení pražců „d“ v km 8,273 424 - km 8,280 766 a km 8,289 766 - km 8,296 512, svěrky tuhé ŽS4, upevnění typu „K“. Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozní úpravě, celkem se jedná o drobné kolejivo na 16 ks betonových pražců. Z důvodu dodržení předpisu S4 článku 27 přílohy č. 6 budou v km 8,257 424 a km 8,312 512 provedeny řezy koleje a bude snesen železniční svršek, po realizaci a přetažení konstrukční vrstvy železničního spodku bude v tomto rozsahu rozprostřeno kolejové lože z nového štěrku fr. 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejový rošt bude použit z výzisku.

Nové kolejové lože bude z drceného kameniva frakce 31,5/63 [mm] v minimální tloušťce 350 mm pod ložnou plochou pražce. Kolejové lože bude nové a upravené do předepsaného tvaru. Kolejové lože bude v místě úprav železničního spodku zřízeno s plání tělesa železničního spodku – $E_{pl, ZKPP} = \min. 70 \text{ MPa}$ v levostranném sklonu. V místech, kde bude provedena pouze úprava GPK bude kolejové lože doplněno do požadovaného profilu. Kolejové lože v těsné blízkosti přejezdu bude uzavřené s přechodem na kolejové lože otevřené.

Směrová a výšková úprava vychází ze stávajícího stavu GPK a požadavků investora. Geometrická poloha koleje (GPK) se upraví trojím podbitím v celkové délce 163,675 m mezi ZÚ km 8,207 145 a KÚ km 8,370 820. V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím v celkové délce 163,675 m mezi ZÚ km 8,207 145 a KÚ km 8,370 820 po cca 6ti měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci,

provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice a vyznačením DIO.

Kolej bude upravena a bude zřízena bezстыková kolej, v rámci realizace bude upravena upí-
nací teplota dle předpisu SŽDC S3/2. Napojení na úsek BK bude provedeno dle předpisu
SŽDC S3/2. Rozsah úpravy BK bude v celkové délce úpravy GPK, tedy v délce 163,675 m mezi
ZÚ km 8,207 145 a KÚ km 8,370 820.

- Zajištění prostorové polohy koleje

Se zajištěním prostorové polohy koleje není v rámci stavby počítáno.

SO 11–11–01 Železniční spodek na přejezdu P673 v km 8,288

V závislosti na požadavcích přejezdové konstrukce, zesílené konstrukce pražcového podloží a
výsledku geotechnického průzkumu byl navržen železniční spodek v tomto složení (ve směru
od shora):

- V místě zesílené konstrukce pražcového podloží
- pláň tělesa železničního spodku – levostranný sklon 5,0 %
- konstrukční vrstva ze štěrkodrtě fr. 0/32 kv tl. 200 mm, (Id=0,95)
- zemní pláň upravena a zhutněna, levostranný sklon 5,0 %
- stabilizovaná štěrkodrtě, cementová stabilizace fr. 0/22 tl. 250 mm (Id=1,00), minimál-
ní pevnost stabilizace C8/10
- stabilizovaná štěrkodrtě, cementová stabilizace fr. 0/22 tl. 300 mm (Id=1,00), minimál-
ní pevnost stabilizace C8/10
- subpláň upravena a zhutněna, levostranný sklon 5,0 %

U této konstrukce se při hutnění po vrstvách na každé vrstvě spolehlivě dosáhne potřebné
únosnosti. Pláň tělesa železničního spodku bude mít minimální modul přetvárnosti
 $E_{pl,zkpp} = 70 \text{ MPa}$. Na zemní pláni a konstrukční vrstvě železničního spodku bude při realizaci
zjištěn modul přetvárnosti, tak aby bylo na zemní pláni a pláni tělesa železničního spodku
dosaženo požadovaných hodnot. Úprava konstrukční vrstvy železničního spodku bude reali-
zována v celkové délce 55,088 m (rozsah km 8,257 424 - km 8,312 512) a to včetně náběho-
vých klínů, úprava podkladních vrstev železničního spodku bude realizována v celkové délce
23,088 m (km 8,273 424 a km 8,296 512) včetně náběhových klínů.

Úprava konstrukční a podkladních vrstev bude provedena jako ZKPP v rozmezí km 8,273 424
a km 8,296 512 včetně náběhových klínů.

V rámci stavby se uvažuje dle vzorových listů železničního spodku SŽDC Ž4 pražcové podloží
typ 6.

Důležité upozornění:

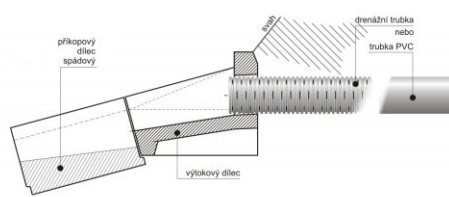
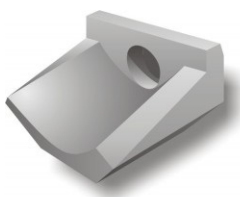
**Vzhledem ke skladbě a technologickým přestávkám je zapotřebí počítat z délkou silniční
výluky minimálně 7 dní a délkou traťové výluky minimálně 7 dní.**

**Při provádění je nutná zvýšená opatrnost pro přítomnost kabelových podchodů v okolí
přejezdu.**

Odvodnění spodní stavby přejezdu bude provedeno novým podélným levostranným trativodem a svodným potrubím. Celková délka trativodu je 75m a délka svodného potrubí je 9,40m.

Trativodní potrubí bude z trub děrovaných s celkem třemi plastovými šachtami DN 400 s těžkým poklopem. Trativodní potrubí je navrženo z trubek z plastických hmot PEHD, které jsou určeny pro použití při zvýšených nárocích na únosnost, bude použit profil DN 150, trativodní potrubí bude částečně perforované v úhlu 220°. Potrubí bude umístěno perforacemi směrem nahoru a bude ve sklonu 5 ‰. Trativod bude vyústěn prostřednictvím nového svodného potrubí dl. 9,40 m s prefabrikovanou výustí. Na celé délce trativodu budou umístěny celkem čtyři šachty (1x vrcholová šachta VŠ1 a 2x kontrolní šachta KŠ1 a KŠ2). Parametry prefabrikovaná výustě:

- Délka = 400 mm
- Šířka = 720 mm
- Šířka koryta = 600 mm
- Výška = 240/445 mm
- Průměr výtoku = 170 mm
- Hmotnost = 120 kg
- Třída betonu = C 30/37



Výplň trativodu bude tvořena:

- štěrk frakce 16/32 mm
- trativodní roura PEHD DN 150
- separační geotextilie s pevností v tahu min. 24 kN/m
- vyrovnávací vrstva ze štěrku frakce 4/8 tl. 50 mm
 - trativod bude uložen dle VL železničního spodku, min. tl. 100 mm

V rámci tohoto stavebního objektu budou dále provedeny tyto úpravy:

Úprava příkopu vlevo před přejezdem:

- dojde k pročištění stávajících nezpevněných příkopů po obou stranách koleje v celé délce stavebních úprav.
 - Pravá strana: km 8,207 145 - km 8,279 254
 - Levá strana: km 8,207 145 - km 8,279 254

km 8,293 656 - km 8,333 880

- Bude bez náhrady zrušen stávající trubní propustek v evid. km 8,282. Propustek bude zrušen z důvodu koordinace se stavbou města Horšovský Týn a po dohodě na místním šetření. Pročišťované a reprofilované drážní příkopy budou spádovány ve směru od přejezdu a propustek by tak neplnil žádnou funkci. Výkopové práce při rušení stávajícího propustku nebudou

zasahovat pod novou subpláš a propustek bude tak zrušen v rámci zřizování ZKPP.

Na všech úpravami dotčených místech dojde k úpravě terénu a bude provedeno ohumusování a osetí travním semenem.

Návrh odvodnění je zpracován v souladu s TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic, předpisem SŽ S4 a se Vzorovými listy železničního spodku.

SO 11–13–01 Přejezdová konstrukce přejezdu P673 v km 8,288

Přejezdová konstrukce rekonstruovaného přejezdu bude celkové délky 9,0 m. Je navržena celopryžová konstrukce (bez táhel) tvořena vnitřními a vnějšími panely s pryžovými závěrnými zídками. Přejezdovou konstrukci tvoří 2x 5 ks vnějších panelů a 2x 5 ks vnitřních panelů. Skladebný modul celopryžové přejezdové konstrukce je 1,8 m. Vnitřní i vnější panely jsou se spínány panely pro zatížení nákladními vozidly. Vnější panely jsou navrženy minimální šířky 900 mm (kolmo k ose koleje), tak aby vzniknul prostor min. 200 mm mezi hlavou pražce a závěrnou zídka. Vnější panely jsou uloženy na pryžové závěrné zídky minimální délky 9,0 m na každé straně přejezdu. Závěrné zídky budou uloženy na základové prefabrikáty. Základové prefabrikáty budou uloženy na podkladní beton z betonu třídy C20/25. Podélný sklon přejezdové konstrukce je +4,362 ‰, přejezdová konstrukce ve směru staničení stoupá.

Délka přejezdové konstrukce byla navržena s ohledem na skladebný modul přejezdové konstrukce, dále také na šířku silnice a minimální volnou šířku pozemní komunikace 5,0 m.

Upevnění kolejnic v místě přejezdu bude v antikorozi úpravě, více v samostatném stavebním objektu železničního svršku.

- Konstrukce vozovky

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající silnice II. třídy. Úhel křížení železniční trati s komunikací je 96°.

Nová konstrukce vozovky s asfaltovým krytem se vybuduje ve vzdálenosti 3,4m vlevo a 3,4m vpravo ve směru staničení tratě, od křížení osy koleje s osou komunikace.

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 ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
•	Asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm	ČSN EN 13108–1
•	Spojovací postřik (0,3 kg/m ²)	PSA	(0,3 kg/m ²)	ČSN 73 6129
•	Asfaltový beton pro podkl. vrstvy	ACP 16+	50 mm	ČSN EN 13108–1
•	Štěrkoдрť 0/32, A	ŠD	150 mm	ČSN 73 6121
•	Štěrkoдрť 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 v blízkosti přejezdu totožný s podélným sklonem tratě. Průběh nivelety vozovky silnice je upraven, tak byl přejezd přes přejezdovou konstrukci plynulý, úprava povrchu vozovky je patrná z výkresů. Podélné řešení silnice bude navrženo v související stavbě města Horšovský Týn, ve které dojde k úpravě ulice Výhledy.

Silnice bude v celé délce umístěna do silničních obrub o rozměrech 150x250x1000 [mm], nový chodník bude zakončen chodníkovou obrubou o rozměrech 80x250x1000 [mm]. Nové obruby budou uloženy do betonového lože z betonu C 20/25. Silniční a chodníková obruba v místě přejezdové konstrukce bude s nášlapem 0 mm s náběhem na +120 mm na délce 1 m silniční obruby.

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

- Odvodnění přejezdu

Odvodnění přejezdu bude řešeno nově umístěnou prahovou vpustí (monoblok z polymerbetonu). Prahová vpust' bude umístěna vlevo od přejezdu a bude součástí související stavby Města Horšovský Týn, ve které dojde k úpravě ulice Výhledy. Prahová vpust' bude skloněna na pravou stranu, ve směru pohledu z přejezdu od města Horšovský Týn a bude vyústěna na přilehlé pozemky výustí, tak jak je na naznačeno ve výkrese situace a jak bylo zasláno ke koordinaci projektantem související stavby. V související stavbě je počítáno s odvodněním povrchové vody z komunikace především uličními vpustmi do kanalizace, prahová vpust' bude použita pro zachytávání vody na ploše cca 77 m², která je mezi novou prahovou vpustí a posledními uličními vpustmi (UV07 a UV08) se kterými je v související stavbě počítáno.

- Vodorovné dopravní značení

V rámci asfaltových úprav dojde k vyznačení vodorovného dopravního značení V4.

- Rozhledové poměry

Rozhledové poměry dle ČSN 73 6380 v platném znění jsou součástí této projektové dokumentace v provozním souboru PS 11 – 01 – 31.

B.1.4.6. Návrh požadavků na postupné provádění stavby

Při provádění výstavby se doporučuje následující postup stavebních prací:

1. odkroviňování, kácení náletových a vyšších dřevin
2. výkopové práce a kabelizace
3. stavební práce na přejezdové konstrukci, železničním svršku a spodku
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. 177/1995 Sb.

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. Odvodnění z ulice Výhledy bude řešeno v rámci rekonstrukce této ulice, která není součástí této stavby.

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 průběhu stavby nedojde ke kácení dřevin, není tedy požadována náhradní výsadba.

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 vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 změna 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.

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:

Nově realizovaná pozemní komunikace bude napojena na stávající ulici Járy Cimrmana.

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 následujících vlastníků:

AGP beton, s.r.o.

Česká republika / Správa železnic, státní organizace

České dráhy, a.s.

Město Horšovský Týn

Souhlasy s provedení / umístěním stavby na pozemcích výše uvedených vlastníků jsou součástí dokladové části dokumentace. Řešení majetkového vypořádání je součástí geodetické dokumentace.

B.1.7. Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

V rámci stavby dojde k výkupu částí pozemků podle majetkoprávní části geodetické dokumentace.

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 Plzeň		
Identifikace řešeného úseku:			
Traťový úsek číslo (dle knižního JŘ)	182 Staňkov - Poběžovice		
Traťový úsek číslo (dle GVD)	717C Staňkov - Poběžovice		
Zařazení v síti Správy železnic, s.o.	regionální dráha		
Technická infrastruktura:			
Délka traťového úseku	18,911 km		
Počet traťových kolejí	1		
Organizování drážní dopravy	podle SŽDC D1		
Trakce	nezávislá - motorová		
Nejvyšší traťová rychlost	Staňkov-Vránov – Poběžovice	60 km/h	
Zábrzdna vzdálenost	Staňkov-Vránov – Poběžovice	400 m	
Třída zatížení	C3		
Traťové zabezpečovací zařízení	v dotčeném úseku Staňkov – Horšovský Týn není traťové zabezpečovací zařízení, zabezpečení jízd vlaků se provádí telefonickým dorozumíváním		

Dotčené železniční stanice a zastávky:

název	staničení km	funkce	délka nástupiště
-------	--------------	--------	------------------

Provozní koncepce

Osobní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Staňkov – Horšovský Týn je ve všední dny vedeno:

- ve směru Staňkov – Horšovský Týn 10 osobních vlaků
- ve směru Horšovský Týn – Staňkov 10 osobních vlaků

V dotčeném mezistaničním úseku Staňkov – Horšovský Týn je o víkendech vedeno:

- ve směru Staňkov – Horšovský Týn 4 osobní vlaky
- ve směru Horšovský Týn – Staňkov 4 osobní vlaky

Nákladní doprava

V dotčeném mezistaničním úseku Staňkov – Horšovský Týn nejsou vedeny vlaky nákladní dopravy.

B.3. Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba je situována do oblasti pole-louky a do zastavěné části města Horšovský Týn.

Stavba zasahuje do Tachovského bioregionu (1.27) a Plzeňského bioregionu (1.28).

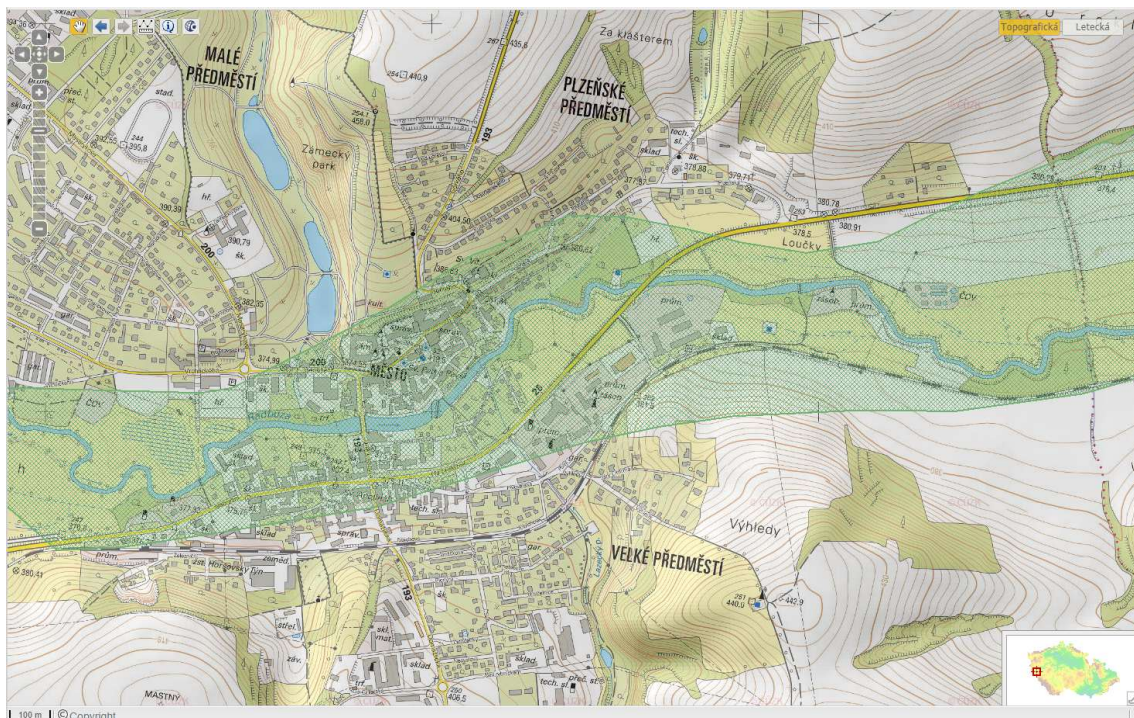
1.27 Tachovský bioregion - je tvořen brázdou na kyselých horninách s větším rozsahem podmáčených stanovišť. Převažují acidofilní doubravy, řazené geobiocenologicky do 4. bukového vegetačního stupně, avšak se značně ochuzenou biotou vlivem kyselých podkladů i vzdáleností od center teplomilné bioty. Cenné jsou četné rybníky a mokré louky, lesy jsou výhradně kulturní bory a smrčiny; převažuje orná půda.

1.28 Plzeňský bioregion – území je tvořeno pahorkatinou na převážně kyselých břidlicích s buližníky a na extrémně kyselých permských sedimentech. Tomu odpovídá velmi monotónní biota, ochuzená o většinu teplomilných i troficky náročných druhů. V řešeném bioregionu jsou zastoupeny 3. dubovo-bukový a 4. bukový vegetační stupeň, potenciálně acidofilní a borové doubravy, ostrůvky dubohabřin, v kaňonech řek s reliktními bory a bikovými bučinami. Charakteristické jsou přírodně blízké bory na permu a acidofilní vegetace buližníku.

Hydrologicky Správní území města Horšovský Týn spadá do povodí řeky Vltavy. Část řešeného území je odvodňována řekou Radbuzou a Lazeckým potokem.

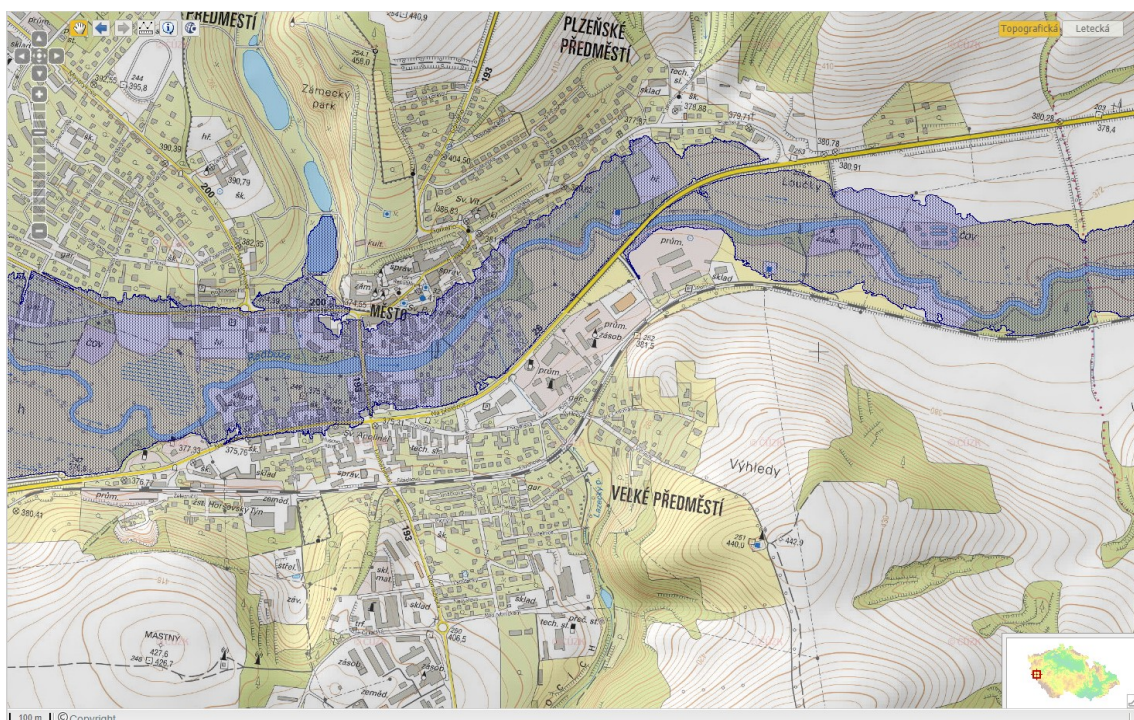
Z hlediska ochrany přírody a krajiny, dle zákona č. 114/1992 Sb, byly z aplikace MapoMat a internetových stránek geoportal.gov.cz získány následující informace:

- Stavbou nebudou dotčena maloplošná ani velkoplošná zvláště chráněná území (MZCHÚ, VZCHÚ).
- Stavbou nebudou dotčeny Evropsky významné lokality (EVL) ani Ptačí oblasti (PO).
- V prostoru stavby se nachází lokalita Územního systému ekologické stability (ÚSES) – Regionální biokoridor 1018 Svatá Anna - Peřina.



Obrázek 1 - reg. BK Svatá Anna - Peřina (zdroj <https://geoportal.gov.cz>)

- V prostoru stavby se nenacházejí památné stromy.
- V prostoru stavby se nenachází významné krajinné prvky (VKP).
- Do území prováděných stavebních činností nezasahují záplavová území. V blízkosti prostoru stavby se nachází záplavové území Q100 vodního toku Radbuza.



Obrázek 2 - Záplavové území Q100 (zdroj <https://geoportal.gov.cz>)

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. PK-ŽP/13778/21 k soustavě Natura 2000 dle § 45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb. nemůže mít záměr samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvosti evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí.

Na základě vyjádření Krajského úřadu středočeského kraje Odboru životního prostředí a zemědělství č.j. PK-ŽP/13778/21 dle § 4 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí nepodléhá záměr zjišťovacímu řízení dle zákona.

B.3.2. Péče o životní prostředí

Obecně:

- budou dodržena všechna opatření a podmínky dotčených OOP
- kácení mimolesní zeleně bude prováděno mimo vegetační období (listopad – březen)
- likvidace smýcených dřevin bude řešena štěpkováním a uložením na skládku, případně kompostováním, dřeviny není možné pálit
- budou prováděny pravidelné kontroly ekologické nezávadnosti dopravních a stavebních mechanismů, pod stojící stavební mechanismy budou instalovány zachytné 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 a
- 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. 148/2006 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 – Trávníky a jejich zakládání.

Ochrana vod:

V průběhu stavby budou dodržovány podmínky Povodí Vltavy, státní podnik uvedené ve vyjádření č.j. PVL-47850/2021/340/Kor a PVL-10508/2021/SP, která jsou součástí dokladové části dokumentace.

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. Na stavbě bude umístěna mobilní havarijní souprava.

Ochrana ovzduší:

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

Dendrologie:

V prostoru výkopových prací nedojde ke kácení dřevin. 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. Kořeny s průměrem do 30 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu je možné hladce přerušit. Kořeny s průměrem od 31 do 50 mm na hraně výkopu ve směru ke stromu budou zachovány. V případě nutnosti jejich přerušení je nutné individuální posouzení odborným dozorem. Kořeny s průměrem nad 50 mm je třeba zachovat bez poškození a chránit je proti vysychání a účinkům mrazu. Pouze ve výjimečných případech může odborný dozor rozhodnout o jejich přerušení, a to včetně následné analýzy stability stromu. Odhalené kořeny je potřeba zakrýt vlhkým hadrem, inženýrské sítě trubky provléci pod kořeny stromu v chrániči ze z PVC, výkop po pokládce 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.

Kapitola je zpracována v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromové SŽ MP č. j. 8611/2021-SŽ-GR-O15 ve znění změny č.1 s platností od 4.6.2021, Článek 9 Kácení v případě investic na železniční dopravní cestě.

Případné zásahy do porostů nebudou prováděny v hnízdním období a ve vegetačním období.

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 docházet 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 poža-

davky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:

V rámci stavby nedojde k záboru částí lesního ani zemědělského půdního fondu.

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:

17 05 04 - Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03

17 05 08 - Štěrky ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07

17 04 05 - Železo a ocel

17 01 01 – Beton

17 03 02 - Asfaltové směsi neuvedené pod číslem

16 02 14 - Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13

17 02 03 - Plasty

Kód odpadu	Množství
17 05 04	200,45t
17 05 08	535,400t
17 04 05	4,8t
17 01 01	23,395t
17 03 02	11,700t
16 02 14	0,726t
17 02 03	0,052t

- Odpad kategorie 17 01 01, 17 03 02, 17 05 04 a 17 05 08 lze uložit např. v recyklačním centru Stříbro společnosti AZS 98, s.r.o., které je od stavby vzdálené cca 32 km.

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.

Zhotovitel doloží po dokončení prací dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby („Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

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 mechanizmy 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.

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

Únik ropných produktů:

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

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

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

odstranění uniklých RPL - uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jímek, 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 tyto data zapsat do stavebního včetně doby a způsobu odstranění.

Základní telefonické kontakty:

organizace	telefon
Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 521 150
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 (CO₂) 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
 - okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1m (betonová dlažba a štěrk uložený na fólie či textilií) z důvodu zamezení prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých / hořlavých 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. Zhotovitel stavby odpovídá za předání úplné dokumentace výrobce k instalovaným topným elektrickým zařízením, vztahujícím se k požární bezpečnosti výrobku, která bude zařazena do dokumentace PO správce zařízení.

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 (CO₂) 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).

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

Předpoklad zahájení a ukončení prací je 02/2022 – 06/2022, kolejová a silniční výluka je naplánována na 7N.

Předpokládaná doba výluk:

- kolejová výluka je naplánována na 7N s maximálním využitím víkendových dnů a svátků. V ročním plánu výluk na rok 2022 je pro stavební práce na přejezdu P673 plánovaná výluka v termínu 05/2022
- silniční výluka na 7N

V rámci stavby je počítáno s dalším čtvrtým podbitím po cca 6 měsících od předání stavby. V rámci realizace čtvrtého podbití je zapotřebí demontovat přejezdovou konstrukci, provést samotné podbití a přejezdovou konstrukci opět namontovat. Pro realizaci podbití je zapotřebí počítat s uzavřením silnice, vyznačení objízdné trasy a výluky na trati v celkové době 1N.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle POV přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Aktivace nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude po dobu výstavby a úprav na železničním svršku a přejezdové konstrukci nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

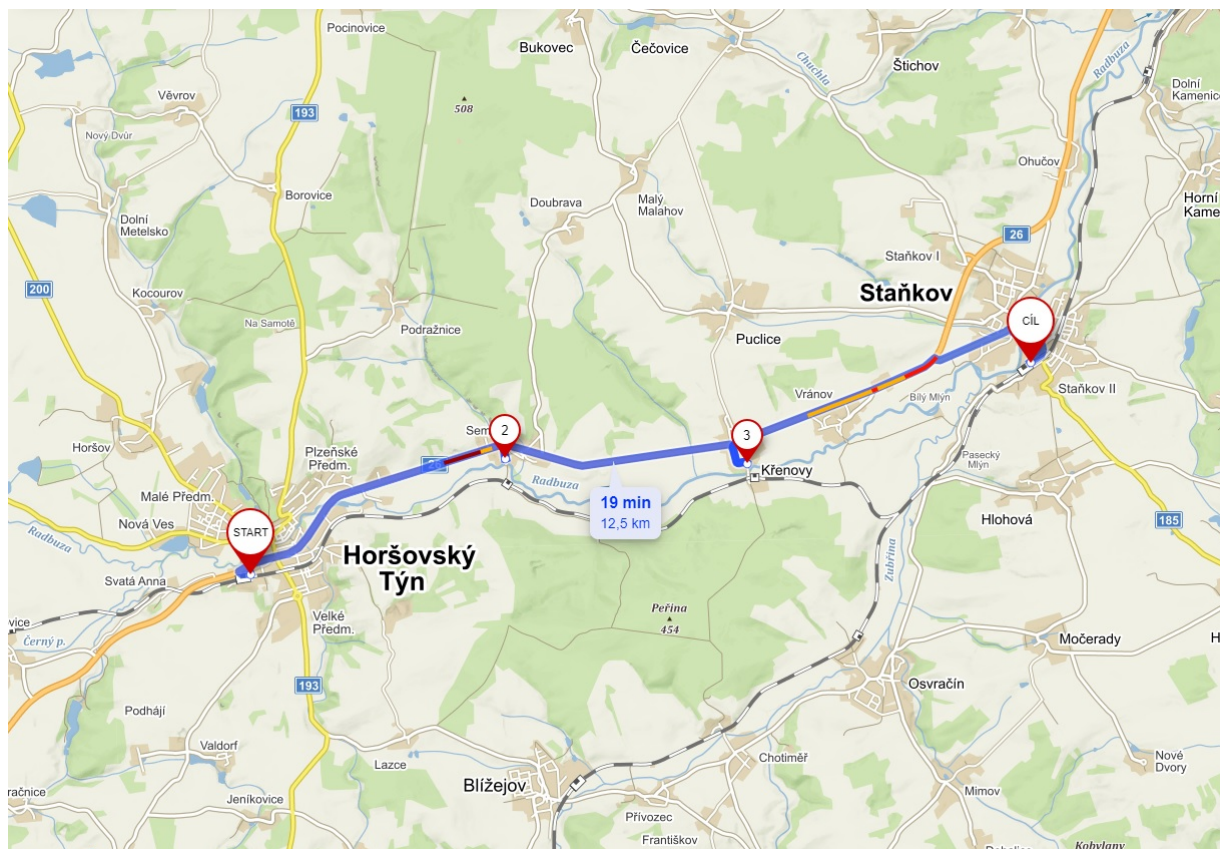
Silniční uzavírka přejezdu:

7 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky je součástí projektové dokumentace v části doklady.

Náhradní autobusová doprava:

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu rekonstrukce železničního přejezdu, bude na dotčené trati probíhat výluka. Pro tyto účely je navržena trasa náhradní autobusové dopravy, se kterou je počítáno v rozpočtu stavby.

Navržená trasa náhradní autobusové dopravy:



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

V rámci stavby nedojde k záboru ZPF ani 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:

- přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno a zvukovou signalizací pro nevidomé, na závorách budou umístěny v prostoru chodníku mechanické zárazky slepeckých holí a na chodnících budou umístěny hmatové značky (vodící pásy).

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 budou na všech příjezdových cestách k přejezdům umístěny dopravní značky informující o omezení průjezdu a zobrazující objízdnou trasu.

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): 05/2022

Předpokládaná doba trvání stavby (hlavní práce): 02/2022 – 06/2022

Doba výluky: 7 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 zařízení světelné. Před jeho uvedením do provozu musí být provedena výchozí revize, technická prohlídka a zkouška. Na upravené zařízení musí být provedena změna Průkazu způsobilosti. Zkušební provoz není požadován.

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

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

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

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

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

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

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

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 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.

o) požadavky na výluky veřejné dopravy

Kolejová výluka je naplánována na 7N. V rámci stavby bude vyloučená kolejová doprava nahrazena autobusovou dopravou.

B.14.2. Schéma stavebních postupů

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

B.14.3. Havarijní plán

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, kanysty ocelový, dopravní konve, kanysty z tenkého plechu, drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

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

Na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava.

Únik ropných produktů:

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 jám, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasáklý absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze 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 tyto data zapsat do stavebního včetně doby a způsobu odstranění.

Základní telefonické kontakty:

organizace	telefon

Hasičský záchranný sbor (HZS)	112, 150
Hasičský záchranný sbor Správy železnic	972 521 150
Policie ČR	158
ČIŽP	222 860 111
Odpovědná osoba – zhotovitel stavby	
Odpovědná osoba – investor	

B.14.4. Dokumenty koordinátora BOZP

Viz. samostatná příloha Plán BOZP.

Příloha č. 1: Orientační biologický průzkum lokality

Zpracoval: Ing. Vladimír Košan, Bc. Vladimír Nový

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