





PARÉ ČÍSLO :

ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	ING. MAREK TYR		tms projekt s.r.o. Dubičné 106, Rudolfov 373 71 IČO: 48200891, DIČO: CZ48200891 Projekční pracoviště PLZEŇ Wenzigova 8, 301 00 PLZEŇ Tel.:378 229 850-55, Fax:378 229 870	
NAVRHL, VYPRACOVAL	ANDREA DRNCOVÁ			
KRESLIL	ANDREA DRNCOVÁ			
KONTROLOVAL	ING. MAREK TYR			
OBJEDNATEL	SPRÁVA ŽELEZNIČNÍ DOPRAVNÍ CESTY, s.o. Stavební správa západ			
Název stavby : "Doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na vybraných PZS v obvodu SSZ"			DATUM	12/2019
			ÚČEL	DSP
			ČÁST DOKUMENTACE	PŘÍLOHA ČÍSLO :
			SOUHRNNÁ ČÁST	

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Obsah Souhrnné části:

B.1	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	2
B.1.1	ZHODNOCENÍ STAVENÍŠTĚ	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY	5
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMA.....	6
B.1.4	KONCEPCE STAVBY	6
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	15
B.1.8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	15
B.2	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	15
B.2.1	POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU	15
B.2.2	POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ	18
B.2.3	STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY	20
B.2.4	VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY	21
B.2.5	VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII.....	21
B.3	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	21
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	21
B.3.2	ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ	23
B.3.3	ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA	23
B.3.4	NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ	24
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY	25
B.4.1	Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE.....	25
B.4.2	ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY	26
B.4.3	CIVILNÍ OCHRANA	27
B.5	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI	27
B.6	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	27
B.6.1	VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU.....	27
B.7	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL.....	28
B.8	OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	28

B.1 SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1.1 ZHODNOCENÍ STAVENIŠTĚ

Místo stavby : železniční trať č. 714A **Rokycany – Nezvěstice**
Kraj : Plzeňský
Obec : Rokycany
Katastrální území: Rokycany p.č. 2553/2 – SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné regionální trati č. 714A **Rokycany – Nezvěstice**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Rokycany – Mirošov je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo s vazbou na SZZ ESA. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Rokycany – Mirošov je 80 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P1207** v **km 0,331** je křížením trati se silnicí III/11732 v katastru města Rokycany. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 512A **Hanušovice – Ústí nad Orlicí**
Kraj : Pardubický
Obec : Jablonné nad Orlicí
Katastrální území: Jablonné nad Orlicí p.č. 629/1 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné elektrifikované trati č. 512A **Hanušovice – Ústí nad Orlicí**. Trať je provozována v úseku Lichkov – Ústí nad Orlicí ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Lichkov – Jablonné nad Orlicí je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Lichkov – Jablonné nad Orlicí je 80 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P4075** v **km 99,549** je křížením trati se silnicí I/11 v katastru města Jablonné nad Orlicí. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 505A **Choceň – Velký Osek**
Kraj : Pardubický
Obec : Choceň
Katastrální území: Choceň p.č. 2846/7 ČD a.s.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné elektrifikované trati č. 505A **Choceň – Velký Osek**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Choceň – Borohrádek je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Choceň – Borohrádek je 80 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P4892** v **km 0,776** je křížením trati se silnicí II/315 v katastru města Choceň. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 501A **Česká Třebová – Praha-Libeň**
Kraj : Středočeský
Obec : Starý Kolín
Katastrální území: Starý Kolín p.č. 1696/99 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na dvoukolejné elektrifikované trati č. 501A **Česká Třebová – Praha-Libeň**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Kolín – Záboří nad Labem je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Kolín – Záboří nad Labem je 160 km/h a zábrzdná vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P4920** v **km 343,291** je křížením trati se silnicí III/3275 v katastru města Starý Kolín. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 512A **Hanušovice – Ústí nad Orlicí**
Kraj : Pardubický
Obec : Dolní Dobrouč
Katastrální území: Lanšperk p.č. 325/10 ČD a.s.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné regionální elektrifikované trati č. 512A **Hanušovice – Ústí nad Orlicí**. Trať je provozována v úseku Lichkov – Ústí nad Orlicí ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Letohrad – Ústí nad Orlicí je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Letohrad – Ústí nad Orlicí je 100 km/h a zábrzdná vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5200** v **km 6,619** je křížením trati se silnicí II/360 v katastru města Dolní Dobrouč. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**
Kraj : Pardubický
Obec : Slatiňany
Katastrální území: Slatiňany p.č. 712/85 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chrudim – Slatiňany je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Chrudim – Slatiňany je 100 km/h a zábrzdná vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5338** v **km 77,041** je křížením trati se silnicí III/3581 v katastru města Slatiňany. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZNI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**
Kraj : Pardubický

Obec : Chrudim
Katastrální území: Chrudim p.č. 1190/41 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chrudim – Slatiňany je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Chrudim – Slatiňany je 100 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5342** v **km 79,457** je křížením trati se silnicí I/37 v katastru města Chrudim. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**
Kraj : Pardubický
Obec : Chrudim
Katastrální území: Chrudim p.č. 1190/1 ČD a.s.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chrudim – Slatiňany je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Chrudim – Slatiňany je 100 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5343** v **km 80,145** je křížením trati se silnicí III/34019 v katastru města Chrudim. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 505C **Pardubice hl.n. – Jaroměř**
Kraj : Pardubický
Obec : Čeperka
Katastrální území: Čeperka p.č. 432/12 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na dvoukolejné elektrifikované trati č. 505C **Pardubice hl.n. – Jaroměř**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Stéblová – Opatovice nad Labem-Pohřebačka je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Stéblová – Opatovice nad Labem-Pohřebačka je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P5357** v **km 9,619** je křížením trati se silnicí III/0373 v katastru města Čeperka. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 704 **České Budějovice – Benešov u Prahy**
Kraj : Jihočeský
Obec : Tábor
Katastrální území: Tábor p.č. 5884/1 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází v obvodu žst. Tábor na dvoukolejné elektrifikované trati č. 704 **České Budějovice – Benešov u Prahy**. Trať je provozována ve střídavé trakční soustavě 25kV, 50Hz. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Tábor – Planá nad Lužnicí je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. V ŽST Tábor je provozováno SZZ ESA 11. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Tábor – Planá nad Lužnicí je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P5649** v **km 81,103** je křížením trati s místní komunikací v katastru města Tábor. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 519A **Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n.**
Kraj : Středočeský
Obec : Říčany u Prahy
Katastrální území: Říčany u Prahy p.č. 1705/1 SŽDC s.o.

Předmětná stavba se nachází na dvoukolejné elektrifikované trati č. 519A **Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n.**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Říčany – Strančice je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. V ŽST Říčany je provozováno SZZ ESA 11. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Říčany – Strančice je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P5671** v **km 163,591** je křížením trati se silnicí III. tř. v katastru města Říčany u Prahy. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

Místo stavby : železniční trať č. 326A **Odb. Brno-Židenice – Svitavy**
Kraj : Jihomoravský
Obec : Svitavy
Katastrální území: Svitavy-předměstí p.č. 1928/10 ČD a.s.

Předmětná stavba se nachází v obvodu ŽST Svitavy na dvoukolejné elektrifikované trati č. 326A **Odb. Brno-Židenice – Svitavy**. Trať je provozována ve střídavé trakční soustavě 25kV, 50Hz. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Svitavy – Březová nad Svitavou je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. V ŽST Svitavy je provozováno SZZ ETB. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Svitavy – Březová nad Svitavou je 140 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P6829** v **km 229,110** je křížením trati s místní komunikací v katastru města Svitavy-předměstí. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZBI** (dle ČSN 34 2650 ed.2).

B.1.2 PRŮZKUMY A PODKLADY

Byly provedeny detailní průzkumy na místech přejezdů.

Byly provedeny průzkumy vlastnictví pozemků. Vlastnictví pozemků je doloženo informacemi z KN v dokladové části dokumentace.

Pro základní informaci a stanovení spouštěcích míst byly provedeny orientační výpočty délek přibližovacích úseků dle příloh ČSN 34 2650 ed.2.

K vytipování technologických zařízení byly využity katalogy, ceníky a internetové prezentace firem, zabývajících se výrobou a vývojem zabezpečovacích zařízení.

B.1.3 OCHRANNÁ PÁSMA

B.1.3.1 Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech

Doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor je stavba umístěna v technologických objektech. V průběhu stavby nedojde ke střetům s inženýrskými sítěmi nebo ochrannými pásmy.

B.1.3.2 Stanovení nových ochranných pásem

V průběhu stavby nedojde ke stanovení nových ochranných pásem.

B.1.3.3 Údaje o chráněných ložiskových územích

Prostory stavby se nenachází v chráněném ložiskovém území.

B.1.3.4 Údaje o zeleni

Stavba umístěna v technologických objektech svým záměrem nepodléhá kácení dřevin.

B.1.3.5 Chráněné části území a kulturní památky

Doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor je stavba umístěna v technologických objektech.

Stavba svým záměrem nezasahuje do ŽP – výkopovými pracemi ani kácením dřevin.

Stavba svými účinky nemá vliv na kulturní památky.

Stavba svými účinky nemá vliv na památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

Stavba svými účinky nemá vliv na evropsky významné lokality, ptačí oblasti, ani v jejich bezprostředním okolí, které by mohli být tímto návrhem dotčeny.

Stavby svými účinky nemají vliv na životní prostředí. Není známo, že by stavební činností nebo budoucím provozem došlo ke střetu s územním systémem ekologické stability.

Provedení záměru nepovede k žádnému negativnímu ovlivnění příznivého stavu druhů přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin v ČR z hlediska jeho ochrany.

B.1.4 KONCEPCE STAVBY

Přejezd **P1207** v km **0,331** se silnicí III/11732 na železniční trati č. 714A Rokycany – Nezvěstice je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Přejezd **P4075** v km **99,549** se silnicí I/11 na železniční trati č. 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Přejezd **P4892** v km **0,776** se silnicí II/315 na železniční trati č. 505A Chocẽ – Velký Osek je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P4920** v km **343,291** se silnicí III/3275 na železniční trati č. 501A Česká Třebová – Praha-Libeň je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5200** v km **6,619** se silnicí II/360 na železniční trati č. 512A Hanušovice – Ústí nad Orlicí je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5338** v km **77,041** se silnicí III/3581 na železniční trati č. 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZNI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5342** v km **79,457** se silnicí I/37 na železniční trati č. 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5343** v km **80,145** se silnicí III/34019 na železniční trati č. 507A Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5357** v km **9,619** se silnicí III/0373 na železniční trati č. 505C Pardubice hl.n. – Jaroměř je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5649** v km **81,103** s místní komunikací na železniční trati č. 704 České Budějovice – Benešov u Prahy je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P5671** v km **163,591** se silnicí III tř. na železniční trati č. 519A Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n. je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Přejezd **P6829** v km **229,110** se silnicí III tř. na železniční trati č. 326A Odb. Brno-Židenice – Svitavy je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie **PZS 3ZBI** se závorami ve čtyř-kvadrantovém provedení a nově bude doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břeven.

Cílový stav po realizaci tj. nejvyšší dovolená traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením stavby.

B.1.4.1 Popis navrženého technického řešení

▪ PS 01 PZS v km 0,331 (P1207), trať Rokycany – Nezvěstice

Přejezd **P1207** v **km 0,331** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Na PZS se nachází oddělený přechod pro chodce od komunikace pro vozidla. Z tohoto důvodu nebude při výpočtu PZS v tabulce přejezdu počítáno s chodci. Tabulka PZS bude spočítána pro vozidla.

Dle vyjádření KŘP Plzeňského kraje DI PČR v Rokycanech č.j.: KRPP-32904/ČJ-2020-030806 viz. H-Doklady je umístění dopravních značek č. B 30 „zákaz vstupu chodců“ v uvedeném úseku nadbytečné, dle § 53 zákona č. 361/2000sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, musí chodec užívat především chodníku a dále chodec nesmí vstoupit na železniční přejezd v případech stanovených v § 29 odst. 1 písm. a) až e) zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav (ze směru od ŽST Mirošov) a kolejové obvody (ze směru od ŽST Rokycany). Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky z obou směrů nebudou prodlouženy.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOPR v ŽST Rokycany a DOZ na CDP Praha.

Přibližovací úsek PZS od Mirošova je vypočten na dočasnou provizorní rychlost 50 km/hod.

▪ PS 07 v km 99,549 (P4075), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí

Přejezd **P4075** v **km 99,549** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Na PZS se nachází 2 oddělené přechody pro chodce od komunikace pro vozidla. Z tohoto důvodu nebude při výpočtu PZS v tabulce přejezdu počítáno s chodci. Tabulka PZS bude spočítána pro vozidla.

Dle vyjádření KŘP Pardubického kraje – Odbor služby dopravní policie č.j.: KRPE-9445-1/ČJ-2020-1700DP viz. H-Doklady je umístění dopravních značek č. B 30 „zákaz vstupu chodců“ v uvedeném úseku nadbytečné, dle § 53 zákona č. 361/2000sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, musí chodec užívat především chodníku a dále chodec nesmí vstoupit na železniční přejezd v případech stanovených v § 29 odst. 1 písm. a) až e) zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Spouštěcí úsek PN bude ze sudého směru od Letohradu prodloužen.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP ŽST Lichkov.

Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny na rychlost 80 km/hod.

▪ PS 08 v km 0,776 (P4892), trať Chocně – Velký Osek

Přejezd **P4892** v **km 0,776** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Spouštěcí úseky KO pro PZZ budou prodlouženy z lichého i sudého směru.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Choceň, DOZ na CDP Praha.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 60 km/hod od ŽST Choceň a 80 km/h od ŽST Borohrádek.

▪ **PS 09 v km 343,291 (P4920), trať Česká Třebová – Praha-Libeň**

Přejezd **P4920** v **km 343,291** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Spouštěcí úseky KO pro PZZ budou prodlouženy ze sudého směru od ŽST Kolín a z lichého směru od ŽST Záběhovice nad Labem.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Kolín, DOZ na CDP Praha.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 160 km/hod.

▪ **PS 10 v km 6,619 (P5200), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí**

Přejezd **P5200** v **km 6,619** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN pro PZZ mají dostatečnou délku. Přibližovací úseky nebudou prodloužovány, bude přenastavena doba odložení výstrahy dle schválené tabulky PZZ.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v ŽST Lanšperk.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 100 km/hod.

▪ **PS 11 v km 77,041 (P5338), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**

Přejezd **P5338** v **km 77,041** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Spouštěcí úseky PN pro PZZ budou prodlouženy z lichého směru.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Slatiňany.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 100 km/hod.

▪ **PS 12 v km 79,457 (P5342), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**

Přejezd **P5342** v **km 79,457** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Na PZS se nachází oddělený přechod pro chodce od komunikace pro vozidla. Z tohoto důvodu nebude při výpočtu PZS v tabulce přejezdu počítáno s chodci. Tabulka PZS bude spočítána pro vozidla.

Dle vyjádření KŘP Pardubického kraje DI PČR v Chrudimi č.j.: KRPE-9559-1/ČJ-2020-170306 viz. H-Doklady je umístění dopravních značek č. B 30 „zákaz vstupu chodců“ v uvedeném úseku nadbytečné, dle § 53 zákona č. 361/2000sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*, musí chodec užívat především chodníku a dále chodec nesmí vstoupit na železniční přejezd v případech stanovených v § 29 odst. 1 písm. a) až e) zákona č. 361/2000 Sb., *o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN pro PZZ mají dostatečnou délku. Přibližovací úseky nebudou prodloužovány, bude přenastavena doba odložení výstrahy dle schválené tabulky PZS.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v DK ŽST Chrudim.

Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny na rychlost 100 km/hod.

▪ **PS 13 v km 80,145 (P5343), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**

Přejezd **P5343** v **km 80,145** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Spouštěcí úseky PN pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce na JOP v ŽST Chrudim.

Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny na rychlost 100 km/hod.

▪ **PS 14 v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. – Jaroměř**

Přejezd **P5357** v **km 9,619** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav (z lichého směru od Rosic nad Labem) a kolejové obvody (ze sudého směru od Opatovic nad Labem). Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Spouštěcí úseky PN a KO pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Přibližovací úseky PZS jsou vypočteny na rychlost 160 km/hod.

▪ **PS 15 v km 81,103 (P5649), trať České Budějovice – Benešov u Prahy**

Přejezd **P5649** v **km 81,103** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úseky KO pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Tábor.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 160 km/hod.

▪ **PS 16 v km 163,591 (P5671), trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n.**

Přejezd P5671 v km 163,591 bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úseky KO pro PZZ budou prodlouženy ze sudého směru od ŽST Říčany a z liché směru od ŽST Strančice.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Říčany, DOZ na CDP Praha

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 160 km/hod.

▪ **PS 17 v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy**

Přejezd P6829 v km 229,110 bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Spouštěcí úseky KO pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Svitavy.

Přibližovací úseky PZZ jsou vypočteny na rychlost 140 km/hod.

V součinnosti s OŘ Hradec Králové bude provedena změna rychlosti na březovském zhlaví přes výhybky V2/5 a V3/4 na 50km/h.

B.1.4.2 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Jedná se o doplnění funkcionality sekvenčního sklápění břevna závor na přejezdech. Zařízení s dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu bude na jednotlivých PZZ zachováno ve stávajícím rozsahu, nově se zřizovat nebude.

B.1.4.3 Požadavky na stavebně technická řešení

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a je v souladu s příslušnými vyhláškami Ministerstva dopravy. Dokumentace splňuje požadavky a směrnice SŽDC s.o.

Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.

Navržené vnější prvky zabezpečovacího zařízení jsou sestaveny z běžně používaných a zavedených prvků používaných v provozu SŽDC.

Výběr konkrétního typu vnitřní technologie zabezpečovacího zařízení a jeho dodávka, včetně zpracování realizační dokumentace, bude předmětem veřejné obchodní soutěže na dodávku zabezpečovacího zařízení této stavby.

Navrhne-li dodavatel v soutěži zabezpečovací zařízení, které není na síti SŽDC zavedeno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení do provozu SŽDC.

B.1.4.4 Podmiňující, vyvolané a jiné související investice

Realizace staveb je nutné koordinovat s navazujícími stavbami: „ETCS Praha Uhřetěves – Votice“, „ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“, „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stéblová“, „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, „ETCS Beroun – Plzeň“, „DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)“, „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly“, „DOZ Ústí n. O. – Lichkov“. Realizace stavby v rozsahu daném touto dokumentací již nevyvolá žádné další investice ze strany investora SŽDC, s.o.

B.1.5 ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK

B.1.5.1 Podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor je stavba umístěna v technologických objektech úpravou technologie PZZ.

Plánovaný záměr nepodléhá rozhodnutí o umístění stavby podle §96b odst.3 stavebního zákona č.183/2006.

B.1.5.2 Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí.

B.1.5.3 Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů

Dokumentace je zpracována v souladu se zadáním stavby.

B.1.6 PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU

B.1.6.1 Uvolnění staveniště

KRAJ	KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ	PARCELA ČÍSLO	MAJITEL
Plzeňský	Rokycany	2553/2	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Pardubický	Jablonné nad Orlicí	629/1	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Pardubický	Choceň	2846/7	ČD, a.s., nábf.Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 11000
Středočeský	Starý Kolín	1696/99	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Pardubický	Lanšperk	325/10	ČD, a.s., nábf.Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 11000
Pardubický	Slatiňany	712/85	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Pardubický	Chrudim	1190/41	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Pardubický	Chrudim	1190/1	ČD, a.s., nábf.Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 11000
Pardubický	Čeperka	432/12	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Jihočeský	Tábor	5884/1	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Středočeský	Říčany u Prahy	1705/1	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, Praha 11000
Jihomoravský	Svitavy-předměstí	1928/10	ČD, a.s., nábf.Ludvíka Svobody 1222/12, Praha 11000

Jedná se o stavbu dráhy a stavebníkem je SŽDC, s.o.

Stavba se nachází v technologických objektech s přístupovými cestami pro dopravu materiálu. Nesmí docházet k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále k znečišťování ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

B.1.6.2 Způsob provedení demolic a místa skládek

Při stavbě nebudou prováděny demolice.

V rámci stavby nedojde k výkopovým pracím.

B.1.6.3 Likvidace porostů

Stavba se nachází v technologických objektech.

Během realizace stavby nebudou káceny žádné dřeviny ani v rámci významného krajinného prvku.

B.1.6.4 Likvidace škodlivých odpadů

Při realizaci stavby v technologických objektech úpravou technologie PZZ nevzniknou žádné škodlivé odpady.

B.1.6.5 Zabezpečení ochranných pásem

Stavba nevyžaduje provedení vytýčení sítí před realizací stavby.

B.1.6.6 Přeložky vedení, dopravních tras, vodních toků

Stavba nevyžaduje provedení žádných přeložek.

B.1.6.7 Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby

Staveniště se nebude zřizovat.

Stavba se nachází v technologických objektech s přístupovými cestami pro dopravu materiálu. Nesmí docházet k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích, dále k znečišťování ovzduší a vod, k omezování přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům, k sítím technického vybavení a požárním zařízením.

B.1.6.8 Výluky dopravy a jiná dopravní omezení

Po dobu provádění stavebních prací bude nutné výluky koordinovat s plánovanými výlukami nebo s jinými navazujícími stavbami.

Vzájemná koordinace při realizaci stavby bude řešena podle potřeb provozu ve spolupráci s dodavatelem stavby, investorem a příslušným OŘ.

Výluka PZS v délce trvání 1 den:

PS 01 PZS v km 0,331 (P1207), trať Rokycany – Nezvěstice

PS 07 PZS v km 99,549 (P4075), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí

PS 08 PZS v km 0,776 (P4892), trať Choceň – Velký Osek

PS 09 PZS v km 343,291 (P4920), trať Česká Třebová – Praha-Libeň

PS 10 PZS v km 6,619 (P5200), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí

PS 11 PZS v km 77,041 (P5338), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem

PS 12 PZS v km 79,457 (P5342), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem

PS 13 PZS v km 80,145 (P5343), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem

PS 14 PZS v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. – Jaroměř
PS 15 PZS v km 81,103 (P5649), trať České Budějovice – Benešov u Prahy
PS 16 PZS v km 163,591 (P5671), trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n.

Výluka PZS v délce trvání 5 dnů:

PS 17 PZS v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy

Současně realizované stavby:

PS 07 PZS v km 99,549 (P4075), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí výluku realizovat současně s PS 10 PZS v km 6,619 (P5200), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí.

PS 12 PZS v km 79,457 (P5342), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem výluku realizovat současně s PS 13 PZS v km 80,145 (P5343), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

- **Provizorní zařízení**

Na období od deaktivace přejezdového zabezpečovacího zařízení do doby aktivace zabezpečovacího zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

1. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50–100 m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
2. Bezpečnost na přejezdech bude zajištěna osazením příslušných návěstidel podle předpisů SŽDC (D1) a zpravováním strojvedoucích písemnými rozkazy.

- **Uzavírky silnic**

PS 17 PZS v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy

V době provádění stavebních prací na přejezdu bude nutné provést úplnou uzavírku místní komunikace v místě přejezdu po dobu **5 dnů**. Objízdná trasa bude vedena po silnici č. I/34. Po dobu výstavby musí být provedeno dopravní značení odpovídající platným předpisům. Pro úsporu nákladů je vhodná koordinace s jinou stavbou se silniční uzavírkou PZS.

B.1.6.9 Omezení v dodávce energií

V rámci stavby nedojde k omezení v dodávce energií.

B.1.6.10 Údaje o souvisejících stavbách

Realizace staveb je nutné koordinovat s navazujícími stavbami: „ETCS Praha Uhřetěves – Votice“, „ETCS+DOZ Votice – České Budějovice“, „Modernizace trati Hradec Králové – Pardubice – Chrudim, 3. stavba, zdvoukolejnění Pardubice-Rosice nad Labem – Stěblová“, „Modernizace železničního uzlu Pardubice“, „ETCS Beroun – Plzeň“, „DOZ Rokycany (mimo) – Cheb (mimo)“, „Modernizace traťového úseku Praha Běchovice – Úvaly“, „DOZ Ústí n. O. – Lichkov“.

Realizace stavby v rozsahu daném touto dokumentací již nevyvolá žádné další investice ze strany investora SŽDC, s.o.

B.1.7 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Stavba se nachází na pozemcích ve vlastnictví ČD a.s. a Správy železniční dopravní cesty s.o., pro realizaci stavby není nutné provádět výkupy pozemků.

B.1.8 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

Realizace stavby dle navrženého technického řešení jednotlivých PS není podmíněna žádnou výjimkou z norem a předpisů.

B.2 PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

B.2.1 POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné regionální trati č. 714A **Rokycany – Nezvěstice**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Rokycany – Mirošov je provozováno traťové zabezpečovací zařízení – automatické hradlo s vazbou na SZZ. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Rokycany – Mirošov je 80 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P1207** v **km 0,331** je křížením trati se silnicí III/11732 v obvodu ŽST Rokycany. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOPR v ŽST Rokycany a na CDP Praha.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné elektrifikované trati č. 512A **Hanušovice – Ústí nad Orlicí**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Jablonné nad Orlicí – Lichkov je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v mezistaničním úseku Jablonné nad Orlicí – Lichkov je 80 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P4075** v **km 99,549** je křížením trati se silnicí I/11 v obvodu ŽST Jablonné nad Orlicí. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Jablonné nad Orlicí.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné elektrifikované trati č. 505A **Choceň – Velký Osek**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Choceň – Borohrádek je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Choceň – Borohrádek je 80 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P4892** v **km 0,776** je křížením trati se silnicí II/315 v obvodu ŽST Choceň. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Chocẽ a na CDP Praha.

Předmětná stavba se nachází na dvoukolejné elektrifikované trati č. 501A **Česká Třebová – Praha-Libeň**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Kolín – Zábore nad Labem je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v mezistaničním úseku Kolín – Zábore nad Labem je 160 km/h a zábrzdňá vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P4920** v **km 343,291** je křížením trati se silnicí III/3275 v úseku trati Kolín – Zábore nad Labem. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Kolín a na CDP Praha.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné regionální elektrifikované trati č. 512A **Hanušovice – Ústí nad Orlicí**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Ústí nad Orlicí – Letohrad je 100 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5200** v **km 6,619** je křížením trati se silnicí II/360 v obvodu ŽST Lanšperk. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v ŽST Lanšperk.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chrudim – Slatiňany je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Chrudim – Slatiňany je 100 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5338** v **km 77,041** je křížením trati se silnicí III/3581 v úseku trati Chrudim – Slatiňany. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZNI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Slatiňany, DOZ v ŽST Žďárec u Skutče.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chrudim – Slatiňany je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Chrudim – Slatiňany je 100 km/h a zábrzdňá vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5342** v **km 79,457** je křížením trati se silnicí I/37 v úseku trati Chrudim – Slatiňany. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závory kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Chrudim.

Předmětná stavba se nachází na jednokolejné neelektrifikované trati č. 507A **Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem**. Trať je provozována v nezávislé trakční soustavě. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Chrudim – Slatiňany je provozováno traťové zabezpečovací zařízení automatické hradlo. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Chrudim – Slatiňany je 100 km/h a zábrzdna vzdálenost 700 metrů.

Přejezd **P5343** v **km 80,145** je křížením trati se silnicí III/34019 v obvodu ŽST Chrudim. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce na JOP v ŽST Chrudim.

Předmětná stavba se nachází na dvoukolejné elektrifikované trati č. 505C **Pardubice hl.n. – Jaroměř**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Stéblová – Opatovice nad Labem-Pohřebačka je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Pardubice – Hradec Králové je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P5357** v **km 9,619** je křížením trati se silnicí III/0373 v obvodu ŽST Stéblová. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP v ŽST Opatovice nad Labem-Pohřebačka.

Předmětná stavba se nachází v obvodu ŽST Tábor na dvoukolejné elektrifikované trati č. 704 **České Budějovice – Benešov u Prahy**. Trať je provozována ve střídavé trakční soustavě 25kV, 50Hz. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Tábor – Planá nad Lužnicí je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. V ŽST Tábor je provozováno SZZ ESA 11. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Tábor – Planá nad Lužnicí je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P5649** v **km 81,103** je křížením trati s místní komunikací v obvodu ŽST Tábor. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Tábor.

Předmětná stavba se nachází na dvoukolejné elektrifikované trati č. 519A **Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n.**. Trať je provozována ve stejnosměrné trakční soustavě 3kV. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Říčany u Prahy – Strančice je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. V ŽST Říčany u Prahy je provozováno SZZ ESA 11. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Říčany u Prahy – Strančice je 160 km/h a zábrzdna vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P5671** v **km 163,591** je křížením trati se silnicí III. tř. v obvodu ŽST Říčany. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorami kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na JOP ŽST Říčany na CDP Praha.

Předmětná stavba se nachází v obvodu ŽST Svitavy na dvoukolejné elektrifikované trati č. 326A **Odb. Brno-Židenice – Svitavy**. Trať je provozována ve střídavé trakční soustavě 25kV,50Hz. Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. V mezistaničním úseku Svitavy – Březová nad Svitavou je provozováno traťové zabezpečovací zařízení obousměrný autoblok. V ŽST Svitavy je provozováno SZZ ETB. Nejvyšší dovolená traťová rychlost v úseku Svitavy – Březová nad Svitavou je 140 km/h a zábrzdňá vzdálenost 1000 metrů.

Přejezd **P6829** v **km 229,110** je křížením trati s místní komunikací v obvodu ŽST Svitavy. Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s celými závorymi kategorie **PZS 3ZBI**.

Kontrolní a ovládací prvky PZZ jsou umístěny na kolejové desce v DK ŽST Svitavy.

B.2.2 POPIS NAVRŽENÉHO TECHNICKÉHO ŘEŠENÍ

Přejezd **P1207** v **km 0,331** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav (ze směru od ŽST Mirošov) a kolejové obvody (ze směru od ŽST Rokycany). Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN a KO pro PZZ nebudou prodlouženy, bude přenastavena doba odložení výstrahy dle schválené tabulky PZZ.

Přibližovací úsek PZS od Mirošova je vypočten na dočasnou provizorní rychlost 50 km/hod.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti (od Rokycan), druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P4075** v **km 99,549** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úsek PN bude ze sudého směru od Letohradu posunut.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P4892** v **km 0,776** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úsek KO pro PZZ bude posunut z lichého směru.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P4920** v **km 343,291** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úseky KO pro PZZ budou posunuty ze sudého směru z ŽST Kolín.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5200** v **km 6,619** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN pro PZZ mají dostatečnou délku. Přibližovací úseky nebudou prodlužovány, bude přenastavena doba odložení výstrahy dle schválené tabulky PZZ.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5338** v **km 77,041** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN pro PZZ budou posunuty z lichého směru.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5342** v **km 79,457** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5343** v **km 80,145** bude nově doplněn o funkcionalitu sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav. Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5357** v **km 9,619** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity počítače náprav (z lichého směru od Rosic nad Labem) a kolejové obvody (ze sudého směru od Opatovic nad Labem). Pro vyhodnocení průjezdu vlaku přejezdem je využito systémové překřížení ovládacích úseků a směrové výstupy počítačů náprav. Přibližovací úseky PN a KO pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5649** v **km 81,103** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úseky KO pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P5671** v **km 163,591** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úseky KO pro PZZ budou prodlouženy ze sudého směru.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

Přejezd **P6829** v **km 229,110** bude nově doplněn o funkcionality sekvenčního sklápění závorových břevna.

Jako prvky pro spolupůsobení vlaku se zabezpečovacím zařízením jsou použity kolejové obvody. Přibližovací úseky KO pro PZZ budou prodlouženy z obou směrů.

Hodnota nejvyšší traťové rychlosti, druh trakce a kategorie trati zůstávají shodné s počátečním stavem před realizací stavby.

B.2.3 STÁVAJÍCÍ ROZSAH DOPRAVY

B.2.3.1 Osobní doprava

Dopravcem na předmětných úsecích tratí je ČD a.s.

Na některých stavbou dotčených tratí provozují osobní dopravu dopravci Leo Express s.r.o.: na trati č. 512A, 505A, 507A, 501A a RegioJet s.r.o.: na trati č. 501A, 326A.

B.2.3.2 Cestovní doby osobní dopravy

Cestovní doby osobní železniční dopravy zůstávají stejné jako před realizací stavby.

B.2.4 VÝHLEDOVÝ ROZSAH DOPRAVY

Výhledový rozsah dopravy ostatními dopravci od platnosti GVD 2019/2020 se předpokládá ve vyšším rozsahu.

B.2.5 VLIV CÍLOVÉHO ŘEŠENÍ NA PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGII

Cílový stav po realizaci tj. nejvyšší dovolená traťová rychlost, druh trakce a kategorie trati zůstává shodný s počátečním stavem před provedením stavby.

B.3 VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Realizovaná stavba svým záměrem nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

B.3.1 HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

V průběhu stavby nebude životní prostředí ohroženo. Záměr stavby nevyžaduje demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

Záměry stavby nemají vliv na chráněné území, památné stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

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

Při realizaci stavby umístěné v technologických objektech úpravou technologie PZZ nevzniknou žádné odpady.

B.3.1.1 Ochrana přírody

Jedná se o stavbu doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor úpravou technologie PZZ umístěnou v technologických objektech.

V rámci stavby nedojde k výkopovým pracím, kácení dřevin ani jiným zásahům do životního prostředí.

B.3.1.2 Údaje o zeleni z pohledu péče o krajinu

Během realizace stavby je nutno respektovat ustanovení zákona 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny a vyhlášku č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Během stavebních prací nesmí dojít k poškození dřevin. Je nutno respektovat kořenovou zónu stromů. K ochraně kolizních dřevin je třeba zajistit opatření dle ČSN 83 9061 Technologie

vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

Během realizace stavby nebudou káceny či poškozeny žádné dřeviny ani v rámci významného krajinného prvku.

B.3.1.3 Vliv stavby na vodoteče

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Palivové nádrže vozidel musí být v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Motory těchto dopravních prostředků musí být správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nesmí být ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použitých dopravních prostředcích zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel 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.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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 místně příslušné JPO HZS SŽDC.

odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jámek, a odčerpat. Sanace zasaženého území do odčerpání volných RPL se provádí rozsypáním VAPEXU či jiného materiálu sajícího RPL. Nasákly absorbent se sebere do těsných nádob (igelitových pytlů). Kontaminovaný VAPEX nebo zemina se odveze k likvidaci ke specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik upozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Z řady důvodů jsou RPL závažné znečišťující médium vodního prostředí. Zvláště v podzemních vodách vedou RPL k dlouhodobému znečištění a znehodnocení těchto vod a to i v případě stopových koncentrací. Dosažení nápravy je pak většinou dlouhodobé a zpravidla značně nákladné.

B.3.1.4 Hluk ze stavební činnosti

Jedná se o stavbu umístěnou v technologických objektech a svým záměrem nedojde k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

B.3.1.5 Vliv vibrací

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.

V rámci stavby nedojde k nárůstu zátěže z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu.

B.3.1.6 Rozptylové studie

Jedná se o stavbu umístěnou v technologických objektech a svým záměrem nevyžaduje rozptylovou studii.

B.3.1.7 Posouzení vlivu stavby na kvalitu ovzduší

Jedná se o stavbu umístěnou v technologických objektech a svým záměrem nedojde ke zhoršení stavu ovzduší.

B.3.1.8 Biologický průzkum

V rámci stavby nedojde k výkopovým pracím, kácení dřevin ani jiným zásahům do životního prostředí.

Jedná se o stavbu umístěnou v technologických objektech a svým záměrem nevyžaduje biologický průzkum.

B.3.1.9 Průzkum radonového rizika

Jedná se o stavbu doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor úpravou technologie PZZ, umístěnou v technologických objektech a svým záměrem nevyžaduje průzkum radonového rizika.

B.3.2 ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

Jedná se o stavbu doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor úpravou technologie PZZ.

Při realizaci stavby nevzniknou žádné odpady.

B.3.2.1 Údaje o bilancích zemních prací

V rámci stavby nedojde k výkopovým pracím.

B.3.3 ZAPRACOVÁNÍ PODMÍNEK Z PROCESU EIA

Jedná se o stavbu doplnění funkcionality postupného (sekvenčního) sklápění břevna závor úpravou technologie PZZ umístěnou v technologických objektech.

V rámci stavby nedojde k výkopovým pracím, kácení dřevin ani jiným zásahům do životního prostředí.

Žádost o posuzování vlivu na životní prostředí EIA, NATURA 2000 nebyla realizována.

B.3.4 NÁVRH OPATŘENÍ K ELIMINACI NEGATIVNÍCH VLIVŮ

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na životního prostředí.

Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/92Sb. a v souladu s ním (zejména § 9,11,17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Návrh opatření k ochraně životního prostředí:

- v případě havárie bude postupováno podle havarijního plánu:

Palivové nádrže vozidel musí být v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Motory těchto dopravních prostředků musí být správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nesmí být ponechávány zbytečně v chodu. Dodavatel je povinen u použitých dopravních prostředcích zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel 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.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je nutno neprodleně vyrozumět správce ohrožených vodních toků či zdrojů, nejbližší Hasičský sbor a odbor životního prostředí příslušného Městského úřadu a v rámci možností činit opatření k omezení rozsahu havárie dostupnými prostředky (přehrazení hladiny toku prkny, aplikace Vapexu apod.), zejména je však nutno urychleně odstranit zdroj znečištění.

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 místně příslušné JPO HZS SŽDC.

odstranění uniklých RPL – uniklé látky soustředit např. pomocí stružek a vykopaných jámek, 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 likvidaci ke specializované firmě.

Dodavatel je povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik upozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět odbor výstavby a dopravy. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Z řady důvodů jsou RPL závažné znečišťující médium vodního prostředí. Zvláště v podzemních vodách vedou RPL k dlouhodobému znečištění a znehodnocení těchto vod a to i v případě stopových koncentrací. Dosažení nápravy je pak většinou dlouhodobé a zpravidla značně nákladné.

B.4 ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B.4.1 Z HLEDISKA OCHRANY BEZPEČNOSTI PRÁCE

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci jsou uvedeny v Zákoníku práce ve znění příslušných novel a předpisů.

Při montáži, provozu a údržbě zabezpečovacího zařízení musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a aby odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti přímo mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Práce osamělého pracovníka v prostoru kolejiště a v bezprostřední blízkosti je zakázána.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Při práci v dopravní kanceláři musí všichni montéři dbát pokynů zodpovědných dopravních pracovníků.

Před uvedením zabezpečovacího zařízení do provozu musí být prověřena správnost uzemnění, jištění a dimenzování vodičů.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Protože stavba bude prováděna za současného železničního provozu, je třeba, aby pracovníci dbali pokynů dopravních zaměstnanců. Zejména je nutné poučit pracovníky o zásadách pohybu a práce v kolejišti. Je třeba dodržovat předpis **SŽDC Bp 1** Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy.

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC, žel. předpisů PTPŽ a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky:

- Zákoníku práce – zákon č.262/2006 Sb.
- Nařízení vlády č.591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- TNI 34 3100 a ČSN EN 50110-1 ed. 3:2015 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- SŽDC TNŽ 34 3109 Bezpečnostní předpisy pro činnost na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách
- SŽDC Bp1 – Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- Zákon č.174/1968 Sb. o státním dozoru nad bezpečností práce
- Nařízení vlády č.201/2010 Sb. o způsobu evidence úrazů, hlášení a zasílání záznamu o úrazu

- Vyhláška ministerstva stavebnictví č.77/1965 o výcviku, způsobilosti a registraci obsluh stavebních strojů ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 591/2006Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích je závazné pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce. V nařízení jsou 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

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

Pro práce prováděné mechanismy je zapotřebí dodržovat předpisy a ustanovení pro práci s těmito mechanismy.

B.4.2 ZÁSADY ZAJIŠTĚNÍ POŽÁRNÍ OCHRANY STAVBY

Po ukončení stavby zůstanou zachovány průjezdnosti komunikací bez změny parametrů.

Stavby budou vybudovány z nehořlavých materiálů. V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní požární technikou příslušných JPO HZS včetně místně příslušné JPO HZS SŽDC.

Na zemní kabelové vedení nejsou z hlediska požární bezpečnosti staveb žádné požadavky. Při montáži kabelových spojek smršťovacího typu je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorech. Vstupy do všech objektů budou utěsněny hmotami s reakcí na oheň A1 a s odolností EI 15-45.

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.

Při porušení stávajících prostupů (požárních ucpávek) v rámci realizace stavby nutno porušené prostupy opravit či realizovat nově.

Provoz i výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č.133/1985 Sb. v platném znění. 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.

Po ukončení stavby budou na elektrickém zařízení provedeny revize dle platných předpisů.

Okolí do vzdálenosti 5 m – trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek.
Stav požární ochrany se po dokončení této stavby nezmění.

B.4.3 CIVILNÍ OCHRANA

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky a stavba nebude mít vliv na zařízení civilní obrany.

B.5 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTI

Vzhledem k charakteru stavby nebyl zpracován dynamický průběh rychlosti (nejde ani o modernizaci či rekonstrukci vedoucí ke zvýšení nejvyšší dovolené traťové rychlosti).

B.6 DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

B.6.1 VÝLUKY ŽELEZNIČNÍHO PROVOZU

Po dobu provádění stavebních prací bude nutné výluky koordinovat s plánovanými výlukami nebo s jinými navazujícími stavbami.

Vzájemná koordinace při realizaci stavby bude řešena podle potřeb provozu ve spolupráci s dodavatelem stavby, investorem a příslušným OŘ.

Výluka PZS v délce trvání 1 den:

PS 01 PZS v km 0,331 (P1207), trať Rokycany – Nezvěstice
PS 07 PZS v km 99,549 (P4075), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí
PS 08 PZS v km 0,776 (P4892), trať Chocně – Velký Osek
PS 09 PZS v km 343,291 (P4920), trať Česká Třebová – Praha-Libeň
PS 10 PZS v km 6,619 (P5200), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí
PS 11 PZS v km 77,041 (P5338), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
PS 12 PZS v km 79,457 (P5342), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
PS 13 PZS v km 80,145 (P5343), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem
PS 14 PZS v km 9,619 (P5357), trať Pardubice hl.n. – Jaroměř
PS 15 PZS v km 81,103 (P5649), trať České Budějovice – Benešov u Prahy
PS 16 PZS v km 163,591 (P5671), trať Benešov u Prahy – Praha-Vršovice os.n.

Výluka PZS v délce trvání 5 dnů:

PS 17 PZS v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy

Současně realizované stavby:

PS 07 PZS v km 99,549 (P4075), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí výluku realizovat současně s PS 10 PZS v km 6,619 (P5200), trať Hanušovice – Ústí nad Orlicí.

PS 12 PZS v km 79,457 (P5342), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem výluku realizovat současně s PS 13 PZS v km 80,145 (P5343), trať Havlíčkův Brod – Pardubice-Rosice nad Labem.

- **Provizorní zařízení**

Na období od deaktivace stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení do doby aktivace přejezdového zabezpečovacího zařízení budou provedena následující dopravní opatření:

3. Z obou stran železničního přejezdu ve vzdálenosti 50–100 m bude umístěna dopravní značka IP22 Změna místní úpravy s textem Pozor – přejezdové zabezpečovací zařízení není v činnosti. Dále bude před drážní těleso z obou stran přejezdu umístěna dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě.“
4. Bezpečnost na přejezdech bude zajištěna osazením příslušných návěstidel podle předpisů SŽDC (D1) a zpravováním strojvedoucích písemnými rozkazy.

- **Uzavírky silnic**

PS 17 PZS v km 229,110 (P6829), trať Odb. Brno-Židenice – Svitavy

V době provádění stavebních prací na přejezdu bude nutné provést úplnou uzavírku místní komunikace v místě přejezdu po dobu **5 dnů**. Objízdná trasa bude vedena po silnici č. I/34. Po dobu výstavby musí být provedeno dopravní značení odpovídající platným předpisům. Pro úsporu nákladů je vhodná koordinace s jinou stavbou se silniční uzavírkou PZS.

B.7 TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY ZE ZPF A PUPFL

Při realizaci stavby nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru zemědělského půdního fondu ani pozemků určených k plnění funkcí lesa.

B.8 OCHRANA STAVBY PŘED ŠKODLIVÝMI VLIVY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ

Stavba nevyžaduje průzkumy radonového rizika.