

Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		..... Podpis: Datum:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	26.04.2025	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Ondřej Vránek
Stavebník/Investor:		<b>Správa železnic, státní organizace</b>	
Adresa:		<b>Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1</b>	
Zástupce investora:		<b>Stavební správa západ</b>	
Adresa:		<b>Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8</b>	
		 <b>SPRÁVA ŽELEZNIC</b>	
Zhotovitel díla:		<b>VIAMONT Projekt, s.r.o.</b>	
Adresa:		Českobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice	
Kontakt:		T: +420 477 070 481 E: info@viamontprojekt.cz	
			
Zhotovitel části/objektu:			
Adresa:			
Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP):		<b>Ing. Ondřej Vránek</b>	Specialista: ---
Název stavby/akce:	<b>Doplnění závor na přejezdu P3554 v km 16,162 na trati Šluknov – Dolní Poustevna – Dolní Poustevna st.hr</b>		Označení investora: <b>S632300082</b>
			Zakázka: <b>20/2024</b>
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: <b>B</b>
Název objektu/dílčí části:	<b>Souhrnná technická zpráva</b>		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:			Číslo přílohy (typ/pořadí): <b>1. 001</b>
Odpovědný projektant: Dle PS, SO	Zpracovatel přílohy: Ing. Ondřej Vránek	Měřítko: --- Formáty: ---	Stupeň dokumentace: <b>PDPS</b>
Kraj: Ústecký	Katastrální území: Viz. textová část	TUDU: Viz. textová část	Smluvní datum zpracování: <b>26.04.2025</b>
Označení investora: S 6 3 2 3 0 0 0 8 2 - P D P S - X X X X B		Stupeň dokumentace: Část:	Objekt: Podobjekt: Příloha: Revize:
S 6 3 2 3 0 0 0 8 2 - P D P S - X X X X B - X X X X X X X X - X X - 1 - 0 0 1 - 0 0 0			
[Prostor pro další informace]			



## Obsah

Obsah .....	2
B.1 Celkový popis území a stavby .....	3
B.2 Celkový popis stavby .....	5
B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	5
B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	7
B.2.3. Celkové technické řešení .....	8
B.2.4. Bezbariérové užívání stavby .....	9
B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby .....	9
B.2.6. Základní charakteristika objektů .....	11
B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení .....	11
B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení .....	12
B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana .....	12
B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí .....	13
B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	13
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu .....	13
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	14
B.4.1. Počáteční stav .....	14
B.4.2. Cílový stav .....	14
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	15
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....	15
B.7 Ochrana obyvatelstva .....	19
B.8 Zásady organizace výstavby .....	19
B.8.1. Technická zpráva .....	19
B.8.2. Výkresy .....	22
B.8.3. Harmonogram výstavby .....	23
B.8.4. Schéma stavebních postupů .....	23
B.8.5. Bilance zemních hmot .....	23
B.9 Celkové vodohospodářské řešení .....	23
B.10 Přílohy .....	23

## B.1 Celkový popis území a stavby

### a) charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území

Železniční přejezd P3554 leží v km 16,162 regionální dráhy Rumburk – Dolní Poustevna st. hr.

Stavba je v souladu s charakterem území, dosavadní využití se nemění.

### b) údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli i úkony územního plánování.

### c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Nejsou výjimky.

### d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace.

### e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

(Zdroj: IGP P3550)

**Geologické poměry** – z regionálně geologického hlediska lze zájmové území zařadit do soustavy: krystalinikum a prevariské paleozoikum, oblasti: lukum, regionu: lužický pluton. Skalní podklad je petrograficky zastoupen hlubinnými vyvřelinami (intruzivními) horninami neoproterozoického stáří. Konkrétně se jedná o středně až hrubě zrnitý biotitický granodiorit.

**Kvartérní pokryv** je v nejbližším okolí zastoupen eolicko-deluviálními sedimenty charakteru písčitých sprašových hlín, které jsou severně a východně od žel. přejezdu překryty hlinitokamenitými (svahovými) sedimenty. Z archivních údajů vyplývá, že kvartérní pokryv v dané lokalitě dosahuje mocnosti řádově prvních metrů (3,0 – 9,5 m).

**Hydrogeologické poměry** zájmové oblasti závisí zejména na litologickém charakteru pevného prostředí, tj. především na jeho propustnosti, dále na morfologii terénu, potenciálních zdrojích podzemní vody a na antropogenních vlivech urbanizované oblasti.

V zájmovém území není v prostředí kvartérního pokryvu vyvinut spojitý horizont podzemní vody. Z archivních údajů vyplývá, že podzemní voda se spojitě objevuje až v prostředí říčních náplavů ve vzdálenosti cca 100 m jižně od žel. přejezdu. Úroveň přejezdu je cca 5 m nad aktuální hladinou vody v řece. Podzemní voda se v závislosti na srážkových úhrnech objevuje v zóně přípovrchového rozvolnění skalního podkladu (granodiority) v hl. 4–10 m pod stávajícím povrchem terénu.

### Ložiska nerostných surovin

V řešeném území se nevyskytují výhradní ložiska surovin.

- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.**

Výše uvedené průzkumy nejsou charakterem stavby vyžadovány a nebyly zpracovány.

- g) ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.**

Stavba se nenachází v chráněné oblasti, ani v EVL.

Stavba se nachází mimo území soustavy Natura 2000 a ÚSES.

Inženýrské sítě jsou v dokumentaci zaneseny dle podkladů a vyjádření jejich správců. Před zahájením prací je nutné jejich vytyčení a při provádění prací respektovat jejich ochranná pásma, tzn. v jejich blízkosti provádět výkopové práce ručně, neskladovat materiál, neparkovat a neodstavovat mechanismy. V případě kolize budou kabely ochráněny.

- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.**

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území**

Stavba nemá vliv na výše uvedené.

- j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin**

Nejsou.

- k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa**

Pozemky PUPFL ani ZPF nejsou dotčené.

- l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě**

Ve stávajícím režimu.

Stavba bude bezbariérová a zvýší bezpečnost silničního provozu na pozemní komunikaci i bezpečnost železničního provozu na železniční trati.

- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba nevyvolává žádné další investice.

Stavba je koordinována s následujícími stavbami:

- „Doplnění závor na přejezdu P3550 v km 14,664 na trati Šluknov – Dolní Poustevna – Dolní Poustevna st.hr.“, v souběžné projekční přípravě 2024/25;

- ETCS Regional Šluknov – Dolní Poustevna - D. Poustevna st.hr. (realizace r.2031).

**n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo**

*k. ú. Velký Šenov [779768]*

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
2884/4	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	333	dráha	ostatní plocha	
1703/2	Město Velký Šenov, Mírové nám. 342, 40778 Velký Šenov	589	manipulační plocha	ostatní plocha	
2794/1	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	702	silnice	ostatní plocha	
2884/3	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	333	dráha	ostatní plocha	

## B.2 Celkový popis stavby

### Rozsah stavby:

- začátek stavby: km 16,154 (ZÚ kabel. trasy zabzař.)
- konec stavby: km 16,389 (KÚ kabel. trasy zabzař.)

#### B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

**a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.**

Jedná se o změnu již dokončené stavby. Hlavním cílem stavby je doplnění závor na řešeném přejezdu.

Regionální dráha Rumburk – Dolní poustevna státní hranice, dle TTP je dráha vedena pod číslem 546A, dle KJŘ pod číslem 083, traťový úsek 1181 Rumburk (mimo) - Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov), definiční úsek 12 KAMENOLOM - Velký Šenov.

Trať není součástí evropské železniční sítě TEN-T.

Vzhledem k charakteru stavby nebyl stavebně technický ani stavebně historický průzkum proveden.

#### **b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě**

Jedná se o regionální dráhu, na které je provozována železniční doprava.

**c) trvalá nebo dočasná stavba**

Jedná se o stavbu trvalou.

**d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních**

Předmětem stavby je doplnění závor u přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P3554, který je v současnosti zabezpečen pouze světelným výstražným zařízením bez závor. Jedná se o úrovně křížení regionální dráhy s komunikací II/265.

**e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci**

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování.

**f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Nejsou žádné výjimky z technických požadavků na stavby ani z technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo z platných předpisů a norem. Všechna použitá zařízení jsou schválená provozovatelem dráhy.

**g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Stanoviska jsou uvedena v dokladové části dokumentace.

**h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území**

Stavba není chráněna.

**i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Celkový počet instalovaných výstražníků: 5 ks

Stavba se nedotýká hospodaření s dešťovou vodou. Stavba neprodukuje odpady, vyřazené stávající zařízení bude předáno jako výzisk správci, výkopová zemina bude použita ke zpětnému zásypu. Pokud zhotovitel vyprodukuje v průběhu realizace odpady, je možné recyklovat ve společnostech:

**Ing. Milan Tichý-VOKA – Žizníkov**, Žizníkov 104 470 01, Česká Lípa, tel.: +420 487 877 274, e-mail: [voka@voka.cz](mailto:voka@voka.cz);

**RECYKLAČNÍ CENTRUM s.r.o.**, Ústecká 253 403 17, Chabařovice – směr Předlice, tel.: +420 775 408 408, e-mail: [info@recyklaclnicentrum.cz](mailto:info@recyklaclnicentrum.cz).

Zařízení uvedené výše je pouze informativního charakteru, slouží pro potřeby dokumentace a není pro zhotovitele závazné. Zhotovitel stavby je původcem odpadu, po jejím ukončení zpracuje „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ spolu s výkazem o předcházení vzniku odpadu a nakládání s odpady v souladu se směrnicí SŽ SM096. Výkaz je třeba předložit ve formátu xls, zároveň je třeba doložit k ověření údaje uvedené ve výkazu např. formou scanu vážních lístků, prohlášením uvedeného zařízení, že odpad v daném množství přijalo. Splněna přitom musí být podmínka 70% recyklace vzniklého odpadu.

#### **j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Stavba bude členěna na 3 etapy:

- přípravné práce (práce bez nároku na výluky železničního provozu)
- stavební postup (bez výluky železničního provozu)
- dokončovací práce (bez nároku na výluky železničního provozu)

#### **k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Podmínky a rozsah zkušebního provozu je dán vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. v platném znění, kterou se vydává stavební a technický řád drah.

Dle § 7 této vyhlášky slouží zkušební provoz k ověření funkce dokončené stavby dráhy jako celku nebo její samostatné části.

Zkušební provoz se zavádí před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu zápisem, který obsahuje:

- a) požadavky nezbytné pro zajištění bezpečného provozování dráhy a drážní dopravy po dobu zkušebního provozu,
- b) dobu jeho trvání podle povahy stavby,
- c) způsob sledování stavby,
- d) údaje, které je nutné zaznamenávat k vyhodnocení zkušebního provozu v souladu s projektem a podle potřeb vyplývajících z charakteru stavby (např. maximální výkony, zatížení, spotřeba energie, závady a účinky provozování dráhy a drážní dopravy).

Požadavky na předčasné užívání stavby a zkušební provoz musí být zpracován zhotovitelem stavby před vydáním příslušného rozhodnutí speciálního stavebního úřadu.

#### **l) orientační náklady stavby**

11 599 345,- Kč.

### **B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení**

#### **a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení**

Na přejezdu bude vybudováno nové PZS s výstražníky a závorami. Instalace nové technologie PZS proběhne do nově zřízeného technologického domku u přejezdu.



## **b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení**

Technologický objekt o rozměrech 3x2 m se skládá z ocelového spodního rámu, na který je nýtováno opláštění z tepelně izolačních panelů. Panely mají izolační jádro z minerální vaty a tím je objekt požárně odolnější. Strop je proveden ze stejných panelů jako opláštění a je uchycen do obvodových stropních lišt. Střecha je šrouby kotvena přes panely stropu do stropních lišt. Celková konstrukce je odolná před povětrnostními vlivy, poškozením, případně před manipulací nepovolanými osobami.

### **B.2.3. Celkové technické řešení**

#### **a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření**

Předmětem stavby je doplnění závor na železničním přejezdu P3554 v km 16,162. Nová technologie PZS bude reléového typu s elektronickými prvky, dle ČSN 34 2650 ed. 2 bude kategorie PZS 3ZBLI.

Výstražníky budou plastové v LED provedení s pozitivní signalizací. Výška výstražníku bude 2,2m nad komunikací, situovány budou dle polohopisu a situačního schématu.

Závorové stojany budou zavedeného typu, situovány budou dle polohopisu a situačního schéma. Závorová břevna nebudou opatřena břevnovými svítilnami.

Konfigurace výstražníků a závorových stojanů je následující:

- přejezd P3554 budou zabezpečovat 5 výstražníků se 2 závorovými stojany:
  - Závorový stojan s označením „A“ s výstražníky „A“;
  - Závorový stojan s označením „B“ s výstražníky „B“;
  - Samostatný stojan s označením „C“ s výstražníky „C1“ a „C2“;
  - Samostatný stojan s označením „D“ s výstražníkem „D“.

#### **b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima**

Beze změny.

#### **c) celková spotřeba vody**

Netýká se.

#### **d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem**

Viz B.2.1.i).

Stávající zařízení bude předáno správci dle směrnice GŘ Správy železnic č. 42 hospodaření s vyzískaným materiálem.

**e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě**

Netýká se.

**B.2.4. Bezbariérové užívání stavby**

Přejezd P3554 se nachází v intravilánu obce, technologie PZS proto bude vybavena zařízením pro nevidomé.

**B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby**

**a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení**

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Technické provedení stavby je v souladu s platnými předpisy a normami.

Bezpečnost při užívání stavby je daná splněním podmínek technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu, kterou stanovuje vyhláška Ministerstva dopravy a kterou se vydává stavební a technický řád č. 177/1995 Sb.

Technickobezpečnostní zkouškou se ověřuje stavba nebo její část z hlediska dosažení projektovaných parametrů, funkce stavby a bezpečnosti provozování dráhy a drážní dopravy a její výsledek je podmínkou povolení zkušebního provozu.

Podmínky pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky, podle charakteru stavby, jsou:

- a) technická způsobilost určených technických zařízení,
- b) provedení a vyhodnocení zkoušek únosnosti pláně tělesa železničního spodku,
- c) zaměření prostorové průchodnosti,
- d) prokázání přechodnosti.

Technicko-bezpečnostní zkouška se u jednotlivých staveb drah provádí v tomto rozsahu

**a) u tratí**

ověřením prostorové průchodnosti a měřením geometrické polohy koleje,

ověřením geometrické polohy koleje měřicím vozem pro geometrické parametry koleje nebo zkušební jízdou hnacího drážního vozidla v obou směrech rychlostí nepřekračující traťovou rychlost nebo zkušební jízdou pro měření bezpečně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty dráhy vybaveným drážním vozidlem nebo jednotkou v obou směrech jízdy zkušební rychlostí, odpovídající traťové rychlosti, zvýšené o 10 % za podmínky, že nedostatek převýšení v obloucích nepřesahuje mezní hodnoty, stanovené technickou normou, uvedenou v příloze č. 5 položka 160 o více než 10 % a nejsou nutná další omezení vzhledem k činnosti zabezpečovacího zařízení; při jízdě se současně ověřuje funkční součinnost jízdy drážního vozidla, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení; na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se zkušební jízdy pro ověření bezpečnostně relevantních veličin z hlediska vztahů vozidla a dopravní cesty provádí vždy, a to s postupným zvyšováním rychlosti,

b) u sdělovacích zařízení prohlídkou a kontrolou zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a ověření jejich funkce,

c) u zabezpečovacích zařízení prohlídkou a kontrolou venkovní i vnitřní části zařízení, včetně měření technických parametrů zařízení a provedení jejich funkčních zkoušek. Ověřením úplnosti a správnosti vzájemných závislostí a ověřením činnosti zařízení zkušební jízdou hnacího drážního vozidla a vyhodnocením výsledků těchto prohlídek, kontrol a měření z hlediska shody provedení stavby s ověřenou projektovou dokumentací. Funkční zkoušky zabezpečovacího zařízení za provozu musí být provedeny tak, aby neohrozily bezpečnost provozování dráhy nebo provozování drážní dopravy, případně i silničního provozu. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

d) u elektrických silnoproudých a pevných trakčních zařízení provedením napěťových a pantografových zkoušek a ověřením provozuschopnosti a bezpečnosti souvisejících drážních elektroenergetických zařízení. Technicko-bezpečnostní zkouška se uskutečňuje v rámci technické prohlídky a zkoušky nebo bezprostředně po jejím provedení,

e) u staveb a rekonstrukcí mostních objektů a objektů mostům podobným provedením hlavní prohlídky, případně zatěžovací zkoušky k ověření projektovaných parametrů a chování konstrukce při kritickém zatížení. Zatěžovací zkouška se smí uskutečnit v rámci hlavní prohlídky anebo po jejím provedení. Postup provádění zatěžovací zkoušky je obsažen v technické normě uvedené v příloze č. 5 pod položkou 149. Základní statické zatěžovací zkoušky se provádějí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 18 m, u zatímních mostních konstrukcí s rozpětím větším než 8 m před prvním použitím. Dále se provádějí u všech mostních konstrukcí, pokud byly navrženy projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Dynamická zatěžovací zkouška se provádí, nevyhoví-li mostní konstrukce požadavkům při opakovaném statickém zatížení. Na tratích s rychlostí nižší než 200 km/h včetně se dále dynamická zatěžovací zkouška provádí u mostů s rozpětím větším než 50 m, nebo je-li délka spojitě konstrukce větší než 80 m, a u všech konstrukcí, u nichž byly předepsány projektem nebo podle výsledku hlavní prohlídky. Na tratích s rychlostí vyšší než 200 km/h se dynamická zatěžovací zkouška provádí u trvalých a dlouhodobých zatímních mostních konstrukcí od rozpětí 4 m,

f) u tunelů prokázáním prostorové průchodnosti podrobným zaměřením a provedením prohlídky (hlavní prohlídka).

Dle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách, § 47 odst. 1 jsou určená technická zařízení (UTZ): technická zařízení tlaková, plynová, elektrická, zdvihací, dopravní, pro ochranu před účinky atmosférické a statické elektřiny a pro ochranu před negativními účinky zpětných trakčních proudů, která slouží k zabezpečení provozování dráhy nebo drážní dopravy anebo lyžařských nebo vodních vleků, jsou určenými technickými zařízeními, která podléhají doзору podle tohoto zákona.

Před uvedením určeného technického zařízení do provozu musí být schválena jeho způsobilost k provozu. Způsobilost určeného technického zařízení k provozu schvaluje drážní správní úřad vydáním průkazu způsobilosti, který vydává Drážní správní úřad na základě technické prohlídky a zkoušky, kterou zajistí výrobce nebo jiná osoba, která prokáže právní zájem na schválení

určeného technického zařízení, na svůj náklad u právnické osoby pověřené Ministerstvem dopravy.

Při provozování dráhy a při provozování drážní dopravy mohou být provozována jen určená technická zařízení s platným průkazem způsobilosti.

Určená technická zařízení v provozu podléhají pravidelným revizím, prohlídkám a zkouškám, kterými se ověřuje jejich technický stav a provozní způsobilost. Revize, prohlídky a zkoušky určených technických zařízení v provozu mohou provádět jen fyzické osoby, které mají platné osvědčení o odborné způsobilosti. Osvědčení o odborné způsobilosti vydává drážní správní úřad.

Tímto postupem je zabezpečena bezpečnost při užívání stavby.

#### **b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů**

Stavba se nachází na neelektrifikované trati, korozní průzkum nebyl zpracován. Stavba nevyžaduje žádnou nadstandardní ochranu proti bludným proudům.

#### **B.2.6. Základní charakteristika objektů**

Nejsou součástí stavby.

#### **B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení**

PS 02-01-31 Železniční přejezd v km 16,162 (P3554), PZZ

##### **popis stávajícího stavu**

Železniční přejezd evidenční číslo P3554 v km 16,162 se nachází na regionální dráze Šluknov – Dolní Poustevna. Dle TTP je dráha vedena pod číslem 546A. Přejezd představuje úrovně křížení jednokolejné dráhy s komunikací II/265.

Přejezd je v současné době zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) reléového typu bez závor, dle ČSN 34 2650 ed. 2 je PZS 3SBLI.

V traťovém úseku Velký Šenov – Šluknov se v současné době jízdy vlaků (posun mezi dopravami) organizují jako jízdy dle předpisu SŽ D3.

##### **popis navrženého řešení**

Nově bude železniční přejezd P3554 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) reléového se závorami. Dle ČSN 34 2650 ed. 2 bude použita technologie PZS kategorie PZS 3ZBLI. Technologie PZS bude reléová s elektronickými doplňky a bude umístěna do nového technologického objektu v blízkosti přejezdu.

Pro vyhodnocení volnosti, resp. obsazenosti přibližovacích úseků budou použity kolejové úseky vymezené stávajícími počítači náprav, jejichž vnitřní výstroj bude umístěna v novém technologickém domku v blízkosti přejezdu.

Jelikož se přejezd nachází v intravilánu obce, bude nová technologie PZS vybavena zařízením pro nevidomé. Technologie PZS bude dále vybavena záznamovým zařízením.

Napájení stávající technologie PZS P3554 je nyní přes jednofázový jistič 1x16A/char.B – nově (vzhledem k instalaci technologie PZS se závorovými břevny) bude upraveno na třífázové – výpočtem bude prověřena dimenze stávající kabelizace, případně bude navržena pokládka nového napájecího kabelu. Samotný technologický objekt PZS bude napájen ze společné skříňe přístrojové (SSP), která bude umístěna v těsné blízkosti nového technologického objektu.

**a) energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku**

Netýká se.

#### **B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení**

PBR je řešeno v části D.3.

Níže jsou uvedeny požadavky na Zhotovitele stavby, vztahující se ke stanovení zásad požární bezpečnosti, a to v rozsahu a obsahu SM 009 k MTO a technologickým procesům při realizaci stavby.

- 1. Při provádění prací musí být v závislosti na rozsahu jejich 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 (např. při skladování materiálů, zajištění volných příjezdových komunikací, volný přístup k vnějším odběrním místům atp.).*
- 2. 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.*
- 3. Pro umístování technologie do MTO je nutno vytvořit takovou připravenost, aby bylo možno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení, popř. i jiných tepelných zařízení od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ČSN 06 1008 a průvodní dokumentace výrobce tepelného zařízení a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3.*
- 4. Otvory pro odvětrání musí být zajištěny proti vniku hlodavců a zatékání dešťové vody.*

#### **B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana**

Vzhledem k charakteru stavby se nepředpokládá s úsporou energie ani s tepelnou ochranou.

**a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov**

Netýká se.

**b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií**

Netýká se.

**c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby**

Beze změny.

**B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí**

Stavba nemá požadavky na hygienické, pracovní a komunální prostředí.

**B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

**a) ochrana před pronikáním radonu z podloží**

Pronikání radonu z podloží se stavby netýká.

**b) ochrana před bludnými proudy**

Stavba se nenachází na elektrifikované trati a nevyžaduje speciální ochranu před bludnými proudy.

**c) ochrana před technickou seizmicitou**

Stavba nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou.

**d) ochrana před hlukem**

Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem.

**e) protipovodňová opatření**

Stavba se nenachází v zátopovém území, nevyžaduje protipovodňová opatření.

**f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.**

Stavba nevyžaduje ochranu před vlivem poddolování, výskytem metanu ani před podobnými účinky.

**B.3 Připojení na technickou infrastrukturu**

**a) napojovací místa technické infrastruktury**

Stavba bude napojena na stávající rozvodnou síť Správy železnic.

**b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky**

Využita bude stávající přípojka, úpravy jsou řešeny v rámci *PS 02-01-31*.

**c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury**

Netýká se.

## **B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

### **B.4.1. Počáteční stav**

#### **a) Popis současného stavu:**

Stavba bude realizována v mezistaničním úseku Šluknov – Velký Šenov. Provoz na trati je v tomto úseku řízen podle předpisu SŽ D3 (Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy). Trať není vybavena ETCS, není zařazena do sítě TEN T.

#### **b) Parametry traťového úseku:**

Traťový úsek:	Rumburk (mimo) - Sebnitz (DBAG) (část)(přes Šluknov)	
Kategorie dráhy podle TSI INF:	P6/F4	
Maximální traťová rychlost:	Rumburk – Šluknov	- 90 km/h
	Šluknov – Velký Šenov	- 60 km/h
	Velký Šenov – D. Poustevna st.hr.	- 50 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	Rumburk – Šluknov	- 700 m
	Šluknov – D. Poustevna st.hr.	- 400 m
Traťová třída zatížení:	C2/B2	
Prostorová průchodnost:	GC	
Druh zabezpečovacího zařízení:	Rumburk – Šluknov	- automatické hradlo
	Šluknov – Dolní Poustevna st.hr.	- podle předpisu D3
Trakční soustava:	nezávislá	
Největší povolená délka vlaku:	282 m	
Normativ délky (N; Od; Oz):	137 m; 40 m; 40 m	

### **B.4.2. Cílový stav**

Pro ovládání přejezdu jízdou vlaku budou použity stávající úseky vymezené počítači náprav, jejichž výstroj je umístěna v novém technologickém objektu PZS P3556. Anulace přejezdu bude provedena využitím směrových výstupů počítače náprav a překrytím kolejových úseků přes prostor přejezd P3554. Indikace je přenášena do JOP Rumburk a JOP Mikulášovice dolní nádraží.

Použitá technologie počítačů náprav bude zavedena pro provoz na síti Správy železnic, s. o. a vyhovující ČSN CLC/TS 50 238-3. Nově dodané 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 Prováděcí Nařízení Komise EU 2023/1695). Nově instalované počítače náprav a detektory kol budou mít platné ES Prohlášení o shodě pro prvek interoperability (dle Prováděcího Nařízení Komise EU 2023/1695) a budou doloženy ES certifikáty pro prvek interoperability, a to včetně Technického souboru.

V blízkosti přejezdu bude zřízena skříňka místního ovládání, která bude součástí společné skříňe přístrojové (SSP).

Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby je řešen v části *B.8 Zásady organizace výstavby*.



V místě stavby platí (mimo jiné) i dokument „Prováděcí nařízení pro trať řízenou dle předpisu SŽ D3 Šluknov – Mikulášovice dolní nádraží – Dolní Poustevna“.

## **B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

### **a) terénní úpravy**

Drobné terénní úpravy se předpokládají pouze s úpravou terénu v okolí nového technologického objektu. Po realizaci stavebních prací bude upravený terén zatravněn.

### **b) použité vegetační prvky**

Nejsou použity.

### **c) biotechnická opatření**

Nejsou použita.

## **B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**

### **a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda**

#### Ovzduší

#### **a) Realizace stavby**

Dočasným negativním působením v průběhu stavby bude zvýšená prašnost v bezprostředním okolí staveniště při realizaci opravných prací. Ke zhoršení kvality ovzduší dojde rovněž pouze krátkodobě během realizace stavby, a to především emisemi z těžké automobilové dopravy v rámci přesunů materiálu a na staveništi vlivem stavebních mechanismů. V intravilánu města a obcí bude nutné negativní vlivy tohoto projevu eliminovat např. vhodnou organizací práce (koordinací přesunů stavební techniky, optimalizací dopravních tras a vytížeností nákladních aut), očištěním vozidel vyjíždějících ze staveniště, ohrazením staveniště a kropením kritických míst.

Dalším zdrojem emisí tuhých znečišťujících látek a emisí ze spalovacích motorů mechanismů budou motory stavebních strojů a vozidel obsluhujících stavbu. Toto působení bude rovněž přechodné a nepřekročí období výstavby. Při dodržování uvedených opatření lze vliv emisí tuhých znečišťujících látek na okolí považovat za nepodstatný, zodpovědným pracovníkem bude v tomto případě stavbyvedoucí.

Vzhledem k rozsahu stavby není předpokládáno s masivním nasazením stavební techniky a lze konstatovat, že vliv stavební techniky na ovzduší bude zanedbatelný.

#### **b) Provoz po realizaci**

Po dokončení stavby se nepředpokládá zhoršení stávající kvality ovzduší z provozu železnice.

#### Hluk

V rámci rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení se hlukem z provozu rozumí zejména zvuková signalizace. Dle § 30 odst. 2 zákona se za hluk podle tohoto ustanovení



nepovažuje zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z tohoto důvodu nejsou navrhována žádná protihluková opatření.

Zhotovitel stavby je povinen dodržovat hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti v souladu s nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, tj. v době od 7:00 do 21:00 hod. 65 dB. V projektu jsou uvedena technická a organizační opatření k omezení hluku při stavební činnosti.

Během výstavby je třeba v blízkosti obytné zástavby dodržet následující opatření:

- Veškerou stavební činnost lze provádět pouze v době od 7 do 21 hod (limit 65 dB). Případné požadavky na noční práce je třeba v předstihu konzultovat s orgány hygienické služby, které stanoví další podmínky.
- Zvolit stroje s garantovanou nižší hlučností, dle možností umístit tyto stroje co nejdále od obytné zástavby.
- Minimalizovat pohyb mechanismů a těžké techniky v blízkosti obytné výstavby, hlučná stacionární zařízení je možné stínit mobilními protihlukovými zástěnami s pohltivým povrchem (útlum cca 4–8 dB(A)).
- Kombinovat hlukově náročné práce s pracemi o nízké hlučnosti, tj. zkrátit provoz výrazných hlukových zdrojů v jednom dni a práci rozdělit do více dnů po menších časových úsecích (Při zkrácení provozní doby mechanismů se snižuje celková průměrná hladina hluku pro 14hodinovou pracovní dobu a zvyšuje se přípustný limit).
- Včas informovat dotčené obyvatelstvo o plánovaných činnostech, a tak mu umožnit odpovídající úpravu režimu dne.
- Dodavatel stavby zajistí dodržení limitů hluku po dobu výstavby dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.
- Investor závazně zakotví do smlouvy s dodavatelem režim činnosti mechanismů uvedený v této práci. Za dodržení režimu bude zodpovědný stavbyvedoucí.
- Stavba má charakter opravných prací a ochrana před hlukem není řešena.

## Voda

### a) Povrchová voda

Území náleží k povodí řeky Labe. Území je odvodňováno sítí lokálních vodotečí.

Charakter stavby neovlivní poměry a ani kvalitu povrchových vod. Stavba nevyvolává změny ve způsobu odvodnění tělesa trati, dešťové vody jsou a budou sváděny příkopy na terén a do recipientů (příkopy, vodoteče).

### b) Záplavová území

Záplavová území jsou administrativně určená území, která mohou být při výskytu přirozené povodně zaplavena vodou. Záplavové území je vymezené návrhovou záplavovou čarou, v daném případě pro periodicitu  $Q_{100}$ , což je výskyt povodně, který je dosažen nebo překročen průměrně jedenkrát za 100 let.

Řešená stavba se nenachází v záplavovém území.

#### c) Podzemní voda

Ochranná pásma vodních zdrojů ani chráněné oblasti přirozené akumulace vod se v blízkosti záměru nenacházejí. K ovlivnění hydrogeologických charakteristik může dojít obecně v souvislosti se zásahem do podložních hornin, které mají funkci kolektoru podzemní vody a omezením dotace srážkových vod. Během stavby se však zásahy takového rozsahu do stávajícího horninového prostředí nepředpokládají.

#### Půda

Při zásahu do pozemků zemědělského půdního fondu je nutné postupovat dle § 9 odst. zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně zemědělského půdního fondu, ve znění pozdějších předpisů.

Dočasné zábory ZPF, nutné především pro vedení kabelových tras, nezbytná zařízení staveniště a manipulační plochy pro opravy mostů nepřekročí časově dobu 1 roku včetně doby potřebné k uvedení půdy do původního stavu, tzn., že se jedná o nezemědělské využití pozemků dle § 9, odst. (2), písm. c) zákona, ve znění pozdějších předpisů, kdy souhlasu orgánu zemědělského půdního fondu není třeba.

Stavba nevyžaduje zábory pozemků zemědělského půdního fondu.

#### Odpady

Během stavby vzniknou výzisky a odpady různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výziskem ze staveb je řízeno Směrnicí SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem č.j. 45731/2012-ONVZ/1 účinná od 7. 1. 2013. Tato zpráva proto pojednává pouze rámcově o materiálech, které spadají do kompetence kategorizátorů pro hospodaření s vyzískaným materiálem (kolejnice, výhybky, pražce, drobné kolejivo, transformátory).

Zhotovitel stavby je původcem odpadu, po jejím ukončení zpracuje „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ spolu s výkazem o předcházení vzniku odpadu a nakládání s odpady v souladu se směrnicí SŽ SM096. Výkaz je třeba předložit ve formátu xls, zároveň je třeba doložit k ověření údaje uvedené ve výkazu např. formou scanu vážních lístků, prohlášením uvedeného zařízení, že odpad v daném množství přijalo. Splněna přitom musí být podmínka minimálně 70% recyklace vzniklého stavebního a demoličního odpadu.

S odpady bude nakládáno dle platné legislativy, především v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb., o odpadech.

#### **b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.**

#### Mimolesní zeleň

Stavba leží na pozemcích převážně v intravilánu obce, stavební činnost bude prováděna v dostatečné vzdálenosti od vzrostlé zeleně. S kácením mimolesní zeleně se neuvažuje.

V případě že výkopy zasáhnou do kořenového systému mimolesní zeleně je nutno postupovat následovně:

Výkopové práce a ochrana kořenů v chráněném kořenovém prostoru:

Výkopy musí být prováděny šetrnou technologií, například supersonickým vzduchovým rýčem, tlakovou vodou nebo ručním výkopem a selektivním přístupem k obnaženým kořenům.

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. V případě nutného přerušení musí být přeříznuty hladkým řezem a ošetřeny adekvátním způsobem proti vysychání a mrazu.

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.

Stěny otevřeného výkopu je nutné chránit ve směru ke stromu odpovídajícím způsobem proti vysychání a účinkům mrazu. Nutná je minimalizace doby otevření výkopu. Ochrana může být provedena například:

- zakrytím stěny pravidelně vlhčenou textilií,
- překrytím stěny výkopu vhodným materiálem,
- instalací průchodky a bezodkladným zasypáním.

Podzemní sítě veřejné technické infrastruktury v chráněném kořenovém prostoru jsou přednostně ukládány do chrániček.

*(Zdroj: AOPK ČR: Ochrana dřevin při stavební činnosti SPPK A01 002:2017)*

Dendrologický průzkum / dřeviny rostoucí mimo les – **jestliže dojde k zásahům do dřevin**, bude zpracován dendrologický průzkum v obvodu připravované stavby a z bezpečnostních důvodů pro provoz dráhy i do vzdálenosti, ve které hrozí riziko mimořádné události z důvodu pádu dřevin. Součástí bude posouzení případného vlivu kácení na stabilitu a odolnost vůči vnějším vlivům ponechávaného porostu.

Vzhledem ke skutečnosti, že se zde nepředpokládá kácení většího rozsahu, není nutné zpracování dendrologického průzkumu odborným dendrologem (pokud ke kácení většího rozsahu dojde, je nutné zpracovat dendrologický průzkum odborným dendrologem). V případě zásahu do chráněného kořenového prostoru dřevin, při provádění specifických činností a výkopových prací musí být postupováno v souladu se standardem AOPK ČR SPPK A01 002:2017 Ochrana dřevin při stavební činnosti. Výsledky dendrologického průzkumu zpracovaného dle VTP/DOKUMENTACE/07/24 6.2.10.2 - 6.2.10.12 budou zaslány Specialistovi ŽP Objednatele.

Pokud stavba vyvolá potřebu kácení dřevin rostoucích mimo les, bude postupováno v souladu s Metodickým pokynem pro údržbu stromů ze dne 4. 3. 2021, SŽ MP č.j.: 8611/2021-SŽ-GR-O15 a standardem AOPK ČR SPPK A02 010:2020 Péče o dřeviny kolem veřejné dopravní infrastruktury. Likvidace dřevní hmoty musí být předem dojednána s příslušnou správou tratí. V

případě udělení náhradní výsadby, bude vždy její umístění a druhové zastoupení předem konzultováno se Specialistou ŽP Objednatele a příslušnou správou tratí.

#### Lesní zeleň

Stavba nezasahuje do pozemků určených k plnění funkcí lesa (PUPFL), ani si nevyžádá žádné trvalé odnětí půdy z PUPFL. Kácení lesní zeleně se nepředpokládá.

#### **c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000**

Stanovisko bude po obdržení doloženo pod č.j. XXX v dokladové části.

#### **d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem**

Stanovisko bude po obdržení doloženo pod č.j. XXX v dokladové části.

#### **e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno**

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci.

#### **f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů**

Stávající ochranná a bezpečnostní pásma se stavbou nemění.

### **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Záměr nevyžaduje žádná opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany ani z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Železniční přejezdy jsou místem, na kterých může dojít ke střetům vyplývajících z provozování drážní dopravy a silničního provozu. Prevence závažných nehod a havárií je řešena současnou legislativou – vyhláškou o provozu na pozemních komunikacích a drážním zákonem.

### **B.8 Zásady organizace výstavby**

#### **B.8.1. Technická zpráva**

##### **a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Místo stavby lze napojit na tech. infrastrukturu v dD3 Velký Šenov.

##### **b) přístup na stavbu po dobu výstavby**

Přístup na staveniště bude po stávající komunikaci, případně po kolejích.

##### **c) Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin**

Požadavky na asanace nejsou.

Výkopy pro kabelizaci jsou minimální, kabelizace je vedena v dostatečné vzdálenosti od vzrostlé zeleně, proto se kácení nepředpokládá. Výkopy kolem vzrostlé zeleně budou prováděny ručně, v případě výkopu v bezprostřední blízkosti kořenového systému bude provedena ochrana kořenového systému.

**d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Přístup ke stavbě bude po stávajících pozemních komunikacích, případně po kolejích. Případné dočasné zábory pro zařízení staveniště si zajistí zhotovitel stavby, dle svých potřeb. V PD je uvažováno se zřízením ZS v prostoru dD3 Velký Šenov (k.ú Velký Šenov, p.č. 2884/4, vlastník Správa železnic, s.o.).

**e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

V současnosti není pěší trasa přes přejezd bezbariérová. Po dobu rekonstrukce se na přejezdu nepředpokládá pohyb osob se sníženou schopností orientace.

**f) bilance zemních prací**

Zemní práce jsou minimální. Přísun a odsun zemin ani deponie zemin se nepředpokládá.

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

Stavba neprodukuje odpady. Postup pro likvidaci případných odpadů viz B.2.1.i).

**h) popis jednotlivých stavebních postupů**

Stavba proběhne ve 3 etapách:

- |                      |         |
|----------------------|---------|
| 1. Přípravné práce   | 6 týdnů |
| 2. Stavební postup   | 7 dní   |
| 3. Dokončovací práce | 2 týdny |

Pozn. Realizaci stavby je vhodné provádět ve společné výluce se související stavbou „Doplnění závor na přejezdu P3550 v km 14,664 na trati Šluknov – Dolní Poustevna – Dolní Poustevna st.hr.“.

**Přípravné práce**

Délka trvání: 6 týdnů

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na omezení silničního nebo železničního provozu na železničním přejezdu.

Do této skupiny prací lze zařadit:

- přípravu místa stavby
- provedení výkopů pro nové kabelové trasy a pro nové základy výstražníků
- montáž technologie PZZ

**Výluky železničního provozu**

Bez nároku na omezení železničního provozu.

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky.

**Stavební postup**

Délka trvání: 7 dní

V rámci něj bude provedeno:

- demontáž stávajícího PZZ
- osazení základů a nových výstražníků
- dokončení montáže technologie PZZ
- na konci výluky odzkoušení a zprovoznění PZZ

Výluky železničního provozu

Železniční provoz zachován, jízda vlaků na „Op“.

Výluky silničního provozu

Provoz zachován, u P3554 bude osazeno DZ „POZOR – ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ NENÍ V ČINNOSTI“.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Výluka dotčeného PZZ, včetně krycího návěstidla v dopravně Velký Šenov a odjezdových návěstidel v žst. Šluknov, po celou dobu výluky.

Noční výluka JOP Rumburk a JOP Mikulášovice d. n. pro přehrání SW v délce 2h pro každou ŽST.

**Dokončovací práce**

Délka trvání: 2 týdny

Práce bez nároku na úplnou výluku železničního i silničního provozu, práce související s ukončením stavební činnosti, např. uvedení staveniště, terénu do původního stavu apod.

Výluky železničního provozu

Bez nároku na omezení železničního provozu.

Výluky silničního provozu

Bez nároku na omezení silničního provozu.

Výluky zabezpečovacího zařízení

Bez výluky.

**i) zásady požárně bezpečnostního řešení**

Řešeno v části D.3.

**j) provizorní stavy**

Stavba nevyžaduje provizorní stavy.

**k) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby**

S ohledem na charakter stavby není nutné vypracovat projekt dopravně inženýrských opatření (DIO). Před přejezdem P3554 bude osazeno dopravní značení s textem „POZOR – ZABEZPEČOVACÍ ZAŘÍZENÍ NENÍ V ČINNOSTI“.

**l) požadavky na výluky veřejné dopravy (NAD)**

Stavba nevyžaduje zavedení NAD.

**m) ochrana životního prostředí při výstavbě**

Stavba bude prováděna s ohledem na minimalizaci hluku, prachu a vibrací.

Před výjezdem vozidel ze stavby bude zajištěno jejich očištění, v případě znečištění komunikace bude tato neprodleně uklizena.

Na stavbě bude umístěna mobilní havarijní souprava, pro urychlenou eliminaci případné havárie.

**n) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavba nemá zásadní vliv na okolní stavby a pozemky.

**o) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby**

Stavba bude prováděna při zachování železničního provozu.

**p) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Před realizací stavby bude vypracován „Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi“, který bude samostatnou přílohou.

Cílem tohoto plánu je:

- zajistit realizaci akce za podmínek definovaných obchodní smlouvou bez škod a mimořádných událostí
- minimalizovat úrazy
- žádné havárie (požáry apod.)
- žádné škody na majetku
- žádný negativní dopad na životní a pracovní prostředí

**q) odvodnění staveniště**

Ve stávajícím režimu.

**B.8.2. Výkresy**

Výkresy se nacházejí v samostatné části „C. Situační výkresy“ nebo v jednotlivých PS, SO v části D.1.

### B.8.3. Harmonogram výstavby

Činnost	Týden								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Přípravné práce									
Rekonstrukce, aktivace a prozkoušení PZZ									
Dokončovací práce									

### B.8.4. Schéma stavebních postupů

Vzhledem k charakteru stavby nebylo zpracováno.

### B.8.5. Bilance zemních hmot

Vzhledem k charakteru stavby nebylo zpracováno.

## B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Netýká se.

## B.10 Přílohy

Příloha č. 1: Přejídné dopravní značení

Příloha č. 2: ESG

Příloha č. 3: Stromový porost

V Praze, 04/2025, Ing. Ondřej Vránek



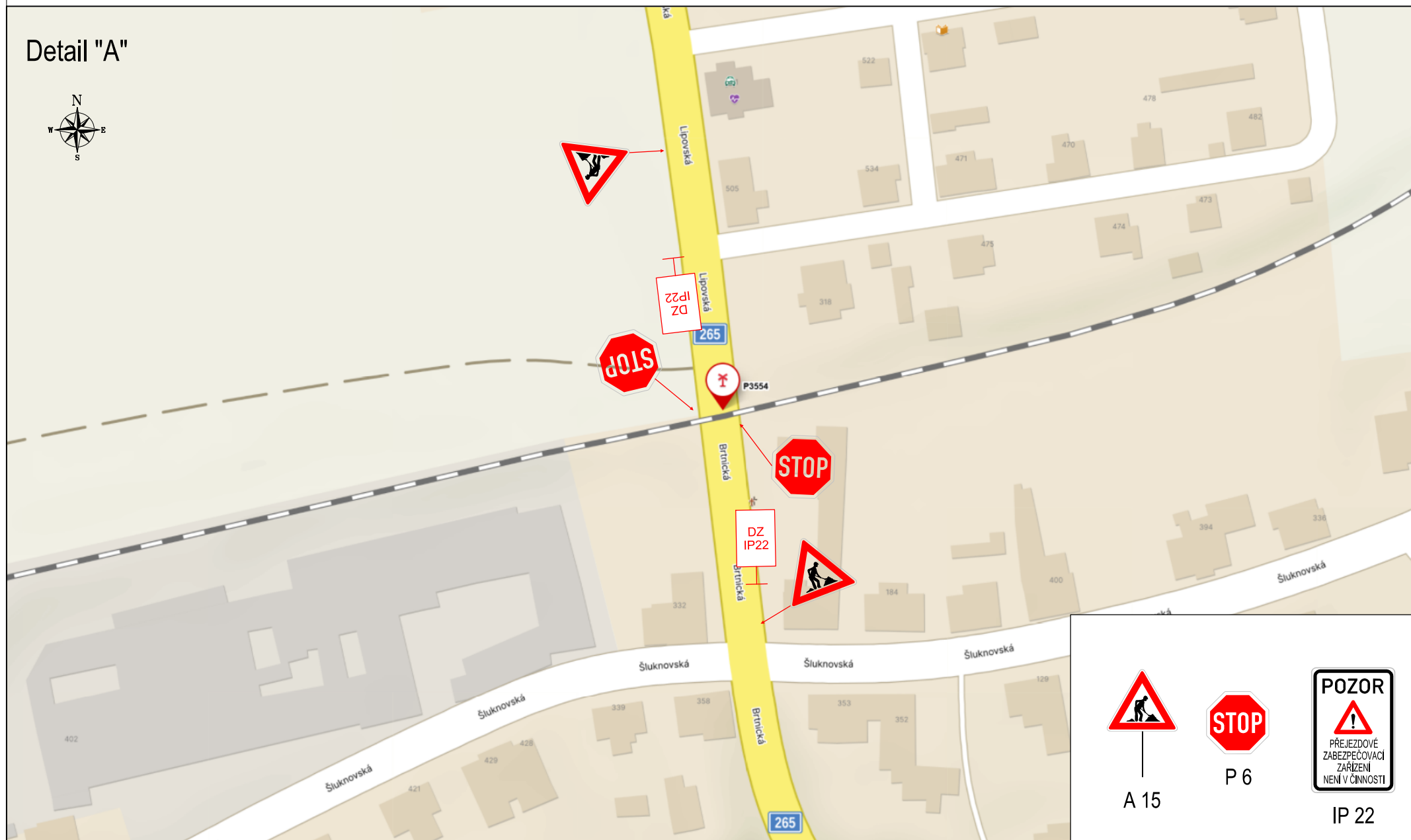


Stavebník/investor: Adresa:		<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1		 SPRÁVA ŽELEZNIC	
Zhotovitel: Adresa: Kontakt:		<b>VIAMONT Projekt, s.r.o.</b> Českokobrodská 628, 190 11 Praha 9 – Běchovice T: +420 602 320 417 E: info@viamontprojekt.cz			
Hlavní projektant (HIP): Ing. Ondřej Vránek			Zpracovatel přílohy: Ing. Ondřej Vránek		
Název stavby/akce:		Doplnění závor na přejezdu P3554 v km 16,162 na trati Šluknov – Dolní Poustevna – Dolní Poustevna st.hr.		S-kód:	S632300082
				Zakázka:	20/2024
Název části:		DIO			
Název přílohy:		Přehledná situace		Číslo přílohy:	
				Paré:	
Kraj: Ústecký	Katastrální území: Velký Šenov [779768]	TUDU: 1181 12			
Dokumentace:					
Stupeň dokumentace: PDPS	Datum zpracování: 01/2025	Formáty: --	Měřítko: --		

DIO Velký Šenov, II/265 - žel. přej. **P3554** , přechodné DZ (zabezpečovací zařízení mimo provoz)

Světelné zařízení po dobu vypnutí zakrýt.

## Detail "A"



## 1. Životní prostředí

Oblast	Odpadové hospodářství			Ochrana ovzduší	Ochrana přírody a krajiny	ZPF/dočasné/ trvalé zábery	Orgán státní správy lesů/PUPFL	Vodní hospodářství
k.ú. Velký Šenov [779768]		Druh	Množství/t	Nebude dotčeno	Dle vyjádření odboru životního prostředí Městského úřadu Rumburk je z hlediska vlivů na všechny dotčené složky životního prostředí přípustný.	Nebude dotčeno	Nebude dotčeno	Městský úřad Rumburk vydal souhlas podle ustanovení § 17 odstavce 1 písm. e) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů k předemtnému záměru, který se nachází v ochranném pásmu vodního zdroje VŠ-3 Severografka (ve správě Města Velký Šenov), za podmínek uvedených v JES. Stanovené podmínky vycházejí ze stanovení ochranného pásma vodního zdroje VŠ-3 Severografka (ve správě Města Velký Šenov). Výše uvedený záměr je možný, protože lze předpokládat, že záměrem nedojde ke zhoršení stavu vodního útvaru a nebude mít za následek nedosažení dobrého stavu/potenciálu vod. Souhlas podle § 17 odstavce 1 písm. e) zákona č. 254/2001 Sb., o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), v platném znění, byl vydán po posouzení spisové a výkresové dokumentace přiložené k žádosti
	O - odpady k recyklaci							
	O - odpady na skládku							
	N - nebezpečné odpady							
<p><b>2. Požadavky ŽP (EIA, NATURA 2000, AOPK)</b></p> <p><b>NATURA2000</b> – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí, č.j. KUUK/030936/2025 ze dne 25.2.2025, Stanovisko dle § 45i zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Záměr „Doplnění závor na přejezdu P3554 v km 16,162 na trati Šluknov – Dolní Poustevna – Dolní Poustevna st.hr.“ nebude mít samostatně či ve spojení s jinými významnými vlivy na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit nebo ptačích oblastí v územní působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.Odůvodnění: Hlavním cílem stavby je doplnění závor na řešeném přejezdu v k. ú. Velký Šenov. Předmětem stavby je doplnění závor u přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P3554, který je v současnosti zabezpečen pouze světelným výstražným zařízením bez závor. Jedná se o úroveň křížení regionální dráhy s komunikací II/265. Lokalita dotčená záměrem nezasahuje do lokalit soustavy Natura 2000. Nejbližší lokalitou soustavy Natura 2000 je evropsky významná lokalita (dále jen EVL) Lobendava – kostel (CZ0423654), která je od místa realizace záměru vzdálena cca 5,5 km. EVL Lobendava – kostel je vyhlášena nařízením vlády č. 318/2013 Sb., kterým se stanoví národní seznam evropsky významných lokalit, v platném znění, s předmětem ochrany – druh netopýř velký (Myotis myotis). Pro předmět ochrany evropsky významných lokalit představuje reálnou hrozbu zejména rušení letní kolonie způsobené např. opravami v půdním prostoru (oprava střechy, krovů, chemické ošetření) v letním období (od 1.4. do 15.9.), tedy v době porodu a výchovy mláďat. Další hrozbou jsou stavební úpravy (například půdní vestavby) a jiné nevhodné změny v půdním prostoru, zamezení přístupu netopýřů na půdu, zakrytí či odstranění vletových otvorů, záměrné hubení. Charakter a umístění záměru vylučuje, že by mohla některá z výše popsaných hrozeb nastat, nebo že by mohlo dojít k ohrožení předmětného druhu či k významnému zásahu do jeho biotopu. Vzhledem k výše uvedenému lze vyloučit závažné nebo nevratné poškození biotopu druhu, k jehož ochraně je evropsky významná lokalita určena. V souvislosti s předloženým záměrem nedojde ani k soustavnému nebo dlouhodobému vyrušování předmětného druhu. Podobně nelze předpokládat významný vliv zamýšleného záměru ani na předměty ochrany nebo celistvost jiné evropsky významné lokality či ptačí oblasti v působnosti Krajského úřadu Ústeckého kraje.</p> <p><b>EIA</b> – Krajský úřad Ústeckého kraje, odbor životního prostředí, č.j. KUUK/030936/2025 ze dne 25.2.2025. Posuzování vlivů na životní prostředí. Na základě předaných podkladů Krajský úřad Ústeckého kraje, který podle § 20 zákona vykonává státní správu v oblasti posuzování vlivů na životní prostředí, jako příslušný úřad konstatuje, že záměr nemůže závažně ohrožovat životní prostředí, proto dle § 1 odst. 2 zákona nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona, a to v případě zachování výše uvedených parametrů a činností. Vzhledem k níže uvedenému stanovisku příslušného orgánu ochrany přírody lze rovněž vyloučit možné zařazení z hlediska § 4 odst. 1 písm. f) zákona.</p> <p><b>JES</b> – Městský úřad Rumburk, odbor životního prostředí, č.j. OŽP/17347-25/5-25/Hurt ze dne 15.4.2025 vydal Souhlasné jednotné environmentální stanovisko s tím, že je z hlediska vlivů na všechny dotčené složky životního prostředí přípustný.</p>								

<b>3. Závazná stanoviska, stanoviska, rozhodnutí, vyjádření dotčených orgánů, Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury</b>
Správa železnic - Udělení výjimky z minimálního standardu fyzické ochrany č.j. 4538/2025-SŽ-GR-O30
PČR, DI Děčín - Odsouhlasený návrh DIO ze dne 16.1.2025
PČR, DI Děčín - Souhlas se změnou zabezpečení a dopravního značení, č.j. KRPU-8053-2/ČJ-2025-040206 ze dne 24.1.2025
Městský úřad Rumburk - Vyjádření k záměru změny zabezpečení přejezdu, č.j. OSÚ-SSÚ/1342-24/Mlejj ze dne 9.2.2025
Drážní úřad - Rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení č.j. DUCR-
České dráhy, a.s. - Souhlasné stanovisko GR ČD, č.j. 422/25-O32-16 ze dne 10.2.2025
České dráhy, a.s. - Souhlasné stanovisko RSM Praha, č.j. 310/2025-RSM PHA ze dne 10.2.2025
Krajský úřad Ústeckého kraje, Odbor ŽP - vyjádření EIA a NATURA2000, č.j. KUUK/030936/2025 ze dne 25.2.2025
Městský úřad Rumburk, Odbor životního prostředí - Závazné stanovisko JES, č.j. OŽP/17347-25/5/Hurt ze dne 15.4.2025
Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, p.o. - Souhlas vlastníka se stavbou, č.j. 56-259-1-O/SUSUKDC/Hlo/02408/2025 ze dne 6.3.2025
<b>Stanoviska vlastníků veřejné dopravní a technické infrastruktury</b>
Cetin a.s. - č.j. 47597/25 ze dne 19.2.2025 - Souhlas s PD - ANO - platnost 19.2.2027
ČEZ Distribuce, a.s. - č.j. 0102228816 ze dne 16.10.2024 - existence IS - ANO - platnost 16.4.2025
ČEZ Distribuce, a.s. - č.j. 0011598476142 ze dne 20.2.2025 - Souhlas s PD - ANO - platnost 20.2.2026
Telco Pro Services, a.s. - č.j. 0201792807 ze dne 16.10.2024 - existence IS - NE - platnost 16.10.2025
Telco Infrastructure,s.r.o. - č.j. 1100172924 ze dne 16.10.2024 - existence IS - NE - platnost 16.10.2025
GasNet Služby, s.r.o.- č.j. 5003185910 ze dne 16.10.2024 - existence IS - ANO - platnost 16.10.2026
GasNet Služby, s.r.o.- č.j. 5003185910 ze dne 16.10.2024 - Souhlas s PD - ANO - platnost 16.10.2026
Vodafone Czech Republic, a.s. - č.j. 241016-1400747209 ze dne 16.10.2024 - existence IS/Souhlas s PD - NE/ANO - platnost 16.10.2025
ČD-Telematika - majetek SŽ - č.j. 3202422155 ze dne 17.10.2024 - existence IS - ANO - platnost 17.10.2026
ČD-Telematika - majetek SŽ - č.j. 3202530047 ze dne 24.2.2025 - Souhlas se stavbou - ANO - platnost 24.2.2027
ČD-Telematika - majetek ČD - č.j. 2202422155 ze dne 17.10.2024 - existence IS/Souhlas se stavbou - NE/ANO - platnost 17.10.2026
České radiokomunikace - č.j. UPTS/OS/376710/2024 ze dne 17.10.2024 - existence IS - NE - platnost 17.10.2025
Severočeské vodovody a kanalizace, a.s.. - č.j. SCVKZAD220406 ze dne 18.10.2024 - existence IS - NE - platnost 18.10.2025
Středisko bytového a místního hospodářství města Velkého Šenova - č.j. SBMH-2248/2024 ze dne 23.10.2024 - existence IS - ANO - platnost neuvedena
T-Mobile Czech Republic a.s. - č.j. E58390/24 ze dne 25.10.2024 - existence IS/souhlas s PD - NE/ANO - platnost 25.10.2025
Ministerstvo obrany - č.j. MO 917511/2024-1322 ze dne 7.11.2024 - existence IS - NE - platnost 7.11.2026
Správa železnic, s.o. - Souhrné vyjádření k IS/zákresy tras, č.j. 33257/2024-SŽ-OŘ UNL-OPS ze dne 14.11.2024

## **Dendrologický průzkum – dřeviny rostoucí mimo les**

### **Posouzení vlivu plánované stavební činnosti na dřeviny**

Stavba: „Doplnění závor na přejezdu P3554 v km 16,162 na trati Šluknov – Dolní Poustevna  
– Dolní Poustevna st.hr.“

Investor: **Správa železnic, s.o.**

**Katastrální území:** Velký Šenov [779768]

Železniční přejezd v km 16,162 se nachází na regionální dráze Šluknov – Dolní Poustevna.

#### **Popis stavby:**

Stavba se nenachází v chráněné oblasti, ani v EVL. Stavba se nachází mimo území soustavy Natura 2000 a ÚSES. Jedná se o změnu již dokončené stavby. Hlavním cílem stavby je doplnění závor na řešeném přejezdu. Předmětem stavby je doplnění závor u přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P3554, který je v současnosti zabezpečen pouze světelným výstražným zařízením bez závor. Jedná se o úrovněové křížení regionální dráhy s komunikací II/265.

#### **Cílem průzkumu:**

Cílem uskutečněného místního šetření bylo definovat navazující postupy ochrany dřevin, případně doporučit odstranění nebezpečných a narušených dřevin stavbou. Kácení takových stromů by bylo v režimu zajištění provozuschopnosti dráhy.

V obvodu připravované stavby, s ohledem na pádovou vzdálenost a možné narušení kořenového systému byly vytypovány stromy, které by mohly mít negativní vliv na provozuschopnost dráhy.

#### **Vyhodnocení inventarizace:**

Počet stromů s dopadovou vzdáleností na trať: **celkem 60ks**

Počet stromů s předpokládaným zásahem do kořenového systému: **0 ks**

Stromy vhodné k odstranění: Náletové dřeviny (javor, bříza) – viz. Foto č. 5

#### **Závěrem:**

V rámci stavební činnosti by nemělo dojít k zásahu do kořenového systému, jelikož kabelová trasa není v blízkosti stromového porostu. Pokud by došlo k nějakému případnému zásahu do kořenů porostu je zhotovitel stavby povinen v rámci realizace svolat místní šetření se zástupci garanta na životního prostředí objednatele Oblastního ředitelství Správy železnic, s.o. a certifikovaným arboristou.



## Fotodokumentace



Foto č.1



Foto č.2



Foto č.4

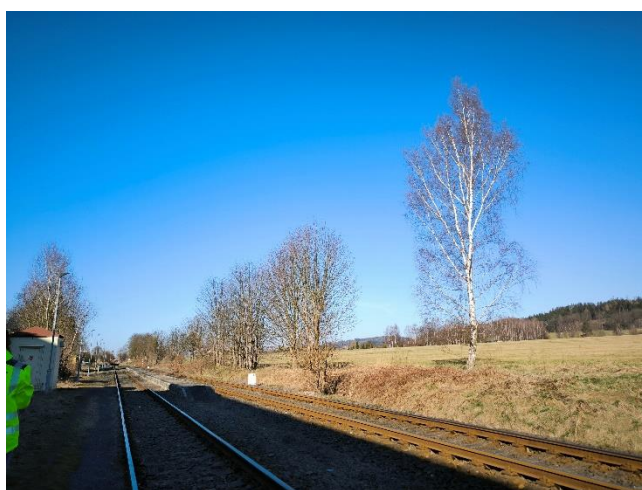


Foto č.3



Foto č.5



