

Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
	 Podpis: Datum:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	18.06.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Ondřej Vránek
Stavebník/Investor:		Správa železnic, státní organizace	
Adresa:		Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:		Stavební správa západ	
Adresa:		Sokolovská 1955/278, 190 00 Praha 9	
		 SPRÁVA ŽELEZNIC	
Zhotovitel díla:		VIAMONT Projekt, s.r.o.	
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):		Ing. Ondřej Vránek	Specialista: -
Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P1720 v km 195,984 trati Plzeň - Žatec		Označení investora: S632200068
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Zakázka: 13/2023
Název objektu/dílčí části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: B
Název přílohy:			Označení objektu/komplexu:
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko: --- Formáty: ---	Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Ing. Ondřej Vránek	Ing. Ondřej Vránek		Stupeň dokumentace: PDPS
Kraj: Ústecký	Katastrální území: Viz. textová část	TUDU: Viz. textová část	Smluvní datum zpracování: 18.06.2024
Označení investora: S 6 3 2 2 0 0 0 6 8 - P D P S - B - - - - - X X X X X X X X X - X X X - X X X X X X - 0 0 0 0		Stupeň dokumentace: Část: Objekt: Podoba: Příloha: Revize:	
[Prostor pro další informace]			

Obsah

Obsah	2
B.1 Popis území stavby	3
B.2 Celkový popis stavby	6
B.2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání	6
B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení	8
B.2.3. Celkové technické řešení	9
B.2.4. Bezbariérové užívání stavby	10
B.2.5. Bezpečnost při užívání stavby	10
B.2.6. Základní charakteristika objektů	12
B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení	13
B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení	14
B.2.9. Úspora energie a tepelná ochrana	16
B.2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	17
B.2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	17
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	17
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	18
B.4.1. Počáteční stav	18
B.4.2. Cílový stav	18
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	18
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	19
B.7 Ochrana obyvatelstva	22
B.8 Zásady organizace výstavby	23
B.8.1. Technická zpráva	23
B.8.2. Výkresy	26
B.8.3. Harmonogram výstavby	26
B.8.4. Schéma stavebních postupů	26
B.8.5. Bilance zemních hmot	26
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	26
B.10 Přílohy	27

B.1 Popis území 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 P1720 leží v km 195,984 celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Žatec Velichov.

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: Inženýrsko-geologický průzkum (IGP))

Geomorfologické poměry – ve smyslu publikace „Vyšší geomorfologické jednotky České republiky“, Praha 1996 (Geografické názvoslovné seznamy ČR) a podle „Regionálního geomorfologického členění České republiky“ (Studia geographica, RNDr. Tadeáš Czudek, CSc., Geomorfologické členění ČSR, Geografický ústav ČSAV, Brno, 1972), je popisované území součástí Hercynského systému, subsystému Hercynských pohoří a provincie Česká vysočina. V jejím rámci leží v Krušnohorské soustavě, oblasti Podkrušnohorské, celku Mostecká pánev, podcelku Žatecká pánev, okrsku Chbanská pahorkatina.

Jedná se o tektonickou sníženinu charakteru pánve, která se rozšiřuje směrem k jihu až za Žatec (který ještě geomorfologicky k pánvi patří na rozdíl od východněji ležících Loun). Sníženina byla původem třetihorní příkopová propadlina plná jezer a močálů, která se vyplňovala sedimenty převážně v období miocénu. Ukládání vrstev jílu a písku je typické především pro oblast Žatecké pánve.

Odhadovaná nadmořská výška zájmového území činí 257-258 m n.m.

Podle klimatické klasifikace leží zájmové území v klimatické oblasti T2 (podle Quitta). Jde o lokalitu s poměrně krátkým jarem, které je teplé až mírně teplé, léto je teplé dlouhé a suché, podzim je poměrně krátký, teplý až mírně teplý, zima je krátká, suchá až velmi suchá. Index Imn 400 °C.den.

Geologické poměry – z regionálně geologického hlediska lze zájmové území zařadit do soustavy: Český masiv – pokryvné útvary a postvariské magmatity, oblasti: terciér, regionu: podkrušnohorské pánve a přilehlé vulkanické hornatiny, regionální jednotky: Mostecká pánev.

Předkavrtěrní podklad je petrograficky zastoupen nezpevněnými sedimenty písčitého charakteru fluviolakustrinní geneze (neogénního stáří).

Kvartěrní pokryv je v nejbližším okolí zastoupen fluviálními sedimenty pleistocenního stáří charakteru písků a štěrků.

Obecné **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 je v podloží žel. přejezdu P1720 není vyvinutý hydrogeologický kolektor se spojitou hladinou podzemní vody. Neogénní sedimenty (miocén) se vyznačují směsí jílovitých a štěrkovitopísčitých sedimentů. Podzemní voda je pouze lokálně a omezeně vázána na propustnější akumulace štěrkovitopísčitých zemin, často s napjatou hladinou podzemní vody. Z regionálního hlediska se proudění podzemní vody odehrává jihovýchodním směrem k toku řeky Liboc, vzdálené cca 650 m (při spádu 4,5 m/100 m). V případě kopané sondy nedošlo k zastižení hladiny podzemní vody ani její kapilární třásně.

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.

Součástí stavby je rekonstrukce železničního spodku, pro jeho návrh byl zpracován inženýrsko-geologický průzkum, který je přílohou projektové dokumentace (viz část D.2).

Biologický průzkum je v části P.5 – *Průzkumy pro oblast životního prostředí*.

Korozní, stavebně technický ani historický není charakterem stavby vyžadován a nebyl zpracován.

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, nenachází se v záplavovém nebo poddolovaném území.

Stavba se nachází mimo území soustavy Natura 2000. Nachází se v nadregionálním biokoridoru.

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 ZPF ani PUPFL nejsou dotčeny.

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

Ve stávajícím režimu, pouze dílčí úpravy napájení s ohledem na osazení nového technologického objektu – viz samostatný SO 05-86-01.

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.

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. Žabokliky [746509]

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
59/3	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	42	silnice	ostatní plocha	
108/2	Správa a údržba silnic Ústeckého kraje, příspěvková organizace, Ruská 260/13, Pozorka, 41703 Dubí	42	silnice	ostatní plocha	
145/13	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	79	dráha	ostatní plocha	
145/2	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	80	dráha	Ostatní plocha	

k. ú. Nové Sedlo u Žatce [706710]

Parcelní číslo	Vlastnické právo	Číslo LV:	Způsob využití:	Druh pozemku:	Způsob ochrany nemovitosti
787/5	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	147	dráha	ostatní plocha	
st. 70	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	38		zastavěná plocha a nádvoří	

B.2 Celkový popis stavby

Rozsah stavby:

- začátek stavby: km 195,900 (ZÚ sm. a výšk. úpravy koleje)
- konec stavby: km 196,628 (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 přejezdu P1720 v km 195,984 trati Plzeň hl.n. – Žatec Velichov za účelem zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu

Celostátní dráha Plzeň hl.n. – Žatec Velichov, dle TTP je dráha vedena pod číslem 719, dle KJŘ pod číslem 160, traťový úsek 0502, definiční úsek 18 Kaštice – Žabokliky. 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 celostátní 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 rekonstrukce zabezpečení železničního přejezdu P1720, který je v současnosti zabezpečen světelným PZZ bez závor. Jedná se o úrovně křížení celostátní dráhy Plzeň hl.n. – Žatec Velichov s komunikací III. třídy (III/22518).

Součástí stavby je i rekonstrukce žel. svršku, spodku a přejezdové konstrukce.

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

Udělena Výjimka z minimálního standardu fyzické ochrany ze dne 19. ledna 2024 pod č.j. 5081/2024-SŽ-GR-O30. Doložena je v dokladové části.

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 se nenachází v chráněném území.

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: 2 ks

Stavba se nedotýká hospodaření s dešťovou vodou. Celkové množství odpadů je minimální a jsou uvedeny v tabulce v příloze č. 1.

Odpady je možné recyklovat ve společnostech:

AZS RECYKLACE ODPADU s.r.o. - Recyklační centrum stavebních odpadů – Libočany, 439 75 Libočany, tel.: +420 737 225 640, e-mail: info@azs98.cz. Provozní doba: Po – Pá, 7:00 - 15:30 hod;

EKOSTAVBY Louny s.r.o. - Recyklační středisko Žatec, Areál na výjezdu ze Žatce směr Plzeň u silnice I/27 naproti ČS ÖMV, 438 01, Žatec, tel.: +420 415 654 094, e-mail: ekostavby@ekostavbylouny.cz. Provozní doba: Po – Pá, 7:00 - 15:30 hod.

Zařízení uvedené výše je pouze informativního charakteru, slouží pro potřeby dokumentace a není pro zhotovitele závazné. Zhotovitel stavby po jejím ukončení zpracuje „Závěrečnou zprávu odpadového hospodářství stavby“ spolu s výkazem o předcházení vzniku odpadu a nakládání s odpady. 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.

Kovový šrot či elektroodpad bude prodán do sběru.

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
- 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

18 067 978,- Kč.

B.2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Na přejezdu P1720 bude rekonstruováno stávající PZS za nové s výstražníky se závorami.

Instalace nové technologie PZS proběhne do nově zřízeného technologického domku u P1720.

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

Objekt u P1720 bude typový prefabrikovaný z lehčeného betonu, zateplený, s plochou střechou a temperován elektrickými topnými panely s montáží na strop. Rozměr (půdorys) TD bude 3x2 m.

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 rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na železničním přejezdu P1720 v km 195,984. Nová technologie PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky, dle ČSN 34 2650 ed. 2 bude kategorie PZS 3ZBI.

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 P1720 budou zabezpečovat 2 výstražníky se 2 závorovými stojany:
 - Závorový stojan s označením „A“ a výstražníkem „A“;
 - Závorový stojan s označením „B“ s výstražníkem „B“.

Dále bude rekonstruována přejezdová konstrukce, železniční svršek a zřízena zesílená konstrukce pražcového podloží, včetně jejího odvodnění.

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 P1720 se nachází v extravilánu obce, technologie PZS proto nebude 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. (zákon 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.

Nově instalované prvky interoperability 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.

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 nadstandartní ochranu proti bludným proudům.

B.2.6. Základní charakteristika objektů

SO 05-10-01 Železniční přejezd v km 195,984 (P1720), železniční svršek

SO 05-11-01 Železniční přejezd v km 195,984 (P1720), železniční spodek

popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P1720 se nachází v přechodnici oblouku o poloměru $R=471\text{m}$ s převýšením $D=53\text{mm}$.

Kolejový rošt na přejezdu a jeho těsném okolí je tvořen kolejnicemi tvaru S49 na betonových pražcích SB8 s tuhým upevněním na žebrových podkladnicích, přímo pod přejezdem jsou použity pražce dřevěné. Stav kolejového roštu odpovídá svému stáří, kolej nevykazuje poruchy GPK.

Železniční spodek je bez konstrukčních vrstev.

popis navrženého řešení

Parametry směrového oblouku zůstávají beze změny, přechodnice se v zestupnici bude prodloužena na délku $L_k=L_d=60\text{m}$.

Kolejový rošt bude tvořen dle požadavku správce kolejnicemi tvaru 49E1 na nových betonových pražcích délky 2,60 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním „W14“, v oblasti přejezdu budou použita upevňovací s antikorozní úpravou. Nový kolejový rošt je navržen v délce 66,0 m.

Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo dle předpisu SŽ S4 s ohledem na výsledky provedeného IGP.

Pro zajištění odvodnění pláň tělesa spodku a kolejového lože na přejezdu bude zřízen trativod z PE-HD trouby tunelového průřezu DN150. Vyústěn bude trativodní výustí do stávajícího nezpevněného příkopu.

SO 05-13-01 Železniční přejezd v ev. km 195,984 (P1720)

popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P1720 v ev. km 195,984 je úrovněvé křížení komunikace III/22518 s jednokolejnou neelektrifikovanou celostátní dráhou Plzeň hl.n. – Žatec Velichov.

Přejezd je tvořen železobetonovými panely typu „Intermont“. Šířka přejezdu je dle evidenčního listu 5,0 m, stavební délka přejezdové konstrukce 6,0 m, délka přejezdu je 9,0 m. Vozovka navazující komunikace je živičná. Přejezd není vybaven odvodňovacím zařízením.

popis navrženého řešení

Bude zřízena nová rozebíratelná betonová konstrukce s vnějšími panely na závěrných zídkách.

Šířka přejezdových panelů odpovídá násobku rozdělení pražců, celková stavební délka konstrukce bude 7,20 m.

SO 05-86-01 Přípojka napájení NN pro přejezd v km 195,984 (P1720)

popis stávajícího stavu

Protože nová technologie PZS P1720 je součástí SZZ Žabokliky, zálohové napájení je tedy řešeno přímo z UPS umístěné v RM (SÚ) ve VB Žabokliky.

popis navrženého řešení

Protože nová technologie PZS P1720 již nebude součástí SZZ Žabokliky a bude umístěna v novém technologickém domku, je potřeba zajistit samostatné napájení + možnost zálohového napájení.

Napájení PZS bude řešeno ze stávajícího měření pro SZZ Žabokliky, a to doplněním nového jističe 3x25A/char.B. Do rozvaděče v zádveři VB Žabokliky. Před vchodem do VB potom bude umístěna nová sestava rozvaděčů R-PZZ a jištěním pro jednotlivé PZS a rozvaděčem R-ZSA pro připojení zálohového zdroje napájení (dieselagregát).

B.2.7. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

PS 05-01-31 Železniční přejezd v km 195,984 (P1720), PZZ

popis stávajícího stavu

Přejezd je v současné době zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným bez závor, typu AŽD-AC, dle ČSN 34 2650 ed. 2 se jedná o kategorii PZS 3SBI. Technologie PZS je umístěna v reléové místnosti ve VB ŽST Žabokliky, další výstroj potom v PSK skříni v blízkosti přejezdu. Přejezd zabezpečují dva výstražníky, v konfiguraci A a B.

K vyhodnocení volnosti/obsazení jednotlivých kolejových úseků jsou použity počítače náprav PZN-1 se závislostí na staničním zabezpečovacím zařízení AŽD ESA 11 ŽST Žabokliky (centrální jednotka PZS je jeho integrální součástí).

Indikační a kontrolní prvky jsou zapracovány do JOP pomocí datové vazby PENET do ŽST Blatno u Jesenice, resp. Podbořany (označení PZS v JOP je „T5“) a do DNO v ŽST Žabokliky.

popis navrženého řešení

Nově bude přejezd P1720 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným (PZS) se závorami (břevna budou přehrazovat celou šířku komunikace). Dle ČSN 34 2650 ed. 2 bude použita technologie PZS kategorie PZS 3ZBI, konfigurace výstražníků bude zachována, resp. rozšířena o závorové stojany „A“ a „B“. Výstražníky budou nové (v LED provedení), umístěné dle přiložené výkresové dokumentace.

Stávající technologie PZS P1720 bude nahrazena novou, reléového typu s elektronickými doplňky. Nová technologie bude umístěna do technologického objektu o rozměrech 3x2m (betonový prefabrikát), který bude umístěn v těsné blízkosti přejezdu (u závorového stojanu A). Technologický objekt bude napájen ze společné skříně přístrojové (SSP). Napájení PZS je řešeno v samostatném SO-05-86-01.

V rámci rekonstrukce přejezdů P1720 a P1721 bude v RM ŽST Žabokliky nahrazeno stávající diagnostické pracoviště novým, tvořeným technologickým NTB a tiskárnou, umístěné v novém 19p stojanu společným s technologií obou PZS, připojené do sítě DLA. Dále dojde k rozšíření stávající měřicí ústředny ŽST Žabokliky o měření a diagnostiku obou PZS a výstupů vazebních relé (stávající tvoří pouze měřicí ústředna napětí+IS). Do RM ŽST Žabokliky bude navíc dodána plechová skříňka na dokumentaci.

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 účinku

Beze změny.

B.2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Technologický objekt PZS u přejezdu tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V objektu budou pouze dva malé otvory pro účely větrání. Domek není obsazený. Objekt bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V objektu bude umístěno elektrické zařízení.

Elektronický požární systém nebude zřizován, byla udělena výjimka O30.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).

V technologickém objektu se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V objektu se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy.

Technologický objekt bude typový výrobek, kde požární atest a požární zprávu řeší výrobce.

Zhotovitel vypracuje před započítáním stavby „zásady opatření při úniku závadných látek“ nebo „havarijní plán“ (zhotovitel stavby zajišťuje ve smyslu ustanovení zákona 254/2001 Sb. Doplňování a upřesňování předloženého havarijního plánu včetně kontroly, jak jsou opatření plněna. Dále zajišťuje potřebné prostředky pro ochranu staveniště před povodněmi, jejich skladování a obměňování.).

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby doklady k reléovým domkům, ve kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: protipožární odolnost REI 90 minut
 - stěna: požární odolnost REI 90 minut
 - strop: požární odolnost REI 90 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém – nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň – A1 podle ČSN EN 13 501-5 pro zateplovací systém a betonové konstrukce
4. Chování při vnějším požáru:
 - Střešní krytina v systémové skladbě BROOF (t1) podle ČSN EN 13 501-5
 - Okolo technologického domku bude provedena vhodná terénní úprava šíře 1 m (např. betonová dlažba a štěrk uložený na fólii či textilií) z důvodu zabránění prorůstání vegetace a tvorby suchých stébelnatých/hořlavých látek.
 - Přejezdová komunikace pro požární techniku je do vzdálenosti 20 m od objektu

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži protipožárních ucpávek doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic.

Pro technologický objekt bude použito nehořlavých materiálů.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení a na stavbě bude přítomna havarijní souprava.

Při zařizování technologického objektu a při jeho vlastním provozování, je nutné respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení a dále i jiných elektrických spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č. 23/2008 Sb., ve znění p.p., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce elektrického spotřebiče a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3:2010.

Vstupy kabelů do objektu z jiného prostředí, než přímo z terénu 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.

Vstupy kabelů do objektu ze šachty, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou s odolností EI 60 (lze zpřesnit podle požární odolnosti konstrukce, kterou kabely prostupují), třída reakce na oheň musí být minimálně taková, jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují.

Otvory pro odvětrání musí být zajištěny proti vniku hlodavců a zatékání dešťové vody

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

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

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky vyhlášky č. 87/2000 Sb. kterou se stanoví podmínky požární bezpečnosti při svařování a nahřívání živců v tavných nádobách a příslušná ustanovení SŽ R14.

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

Při návrhu systému zabezpečení objektu je nutné postupovat dle souboru norem ČSN EN 50131 Poplachové systémy s přihlédnutím k ČSN EN 50398 Poplachové systémy – Kombinované a integrované poplachové systémy.

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

Nebude zřizováno nové připojení.

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 Kaštice – Žabokliky a v obvodu ŽST Žabokliky. Provoz na trati je řízen podle Dopravního a návěstního předpisu pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem SŽ D1 ČÁST PRVNÍ předpisu s účinností od 1. 7. 2022. Trať není vybavena ETCS, není zařazena do sítě TEN-T.

Trať Plzeň hl.n. – Žatec Velichov je řízena ze ŽST Blatno u Jesenice.

Výstraha je odvozena od postavení jízdní cesty a volnosti přibližovacích úseků. V ŽST Žabokliky jsou v provozu kolejové úseky vymezené počítači náprav. Anulace zde není.

b) Parametry traťového úseku:

Traťový úsek:	Kaštice – Žabokliky, ŽST Žabokliky
Kategorie dráhy podle TSI INF:	P5/F3
Maximální traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdna vzdálenost:	700 m
Traťová třída zatížení:	C3
Prostorová průchodnost:	GCZ3
Druh zabezpečovacího zařízení:	automatické hradlo
Trakční soustava:	nezávislá
Největší povolená délka vlaku:	634 m
Normativ délky (N; Od; Oz):	390 m; 130 m; 100 m

B.4.2. Cílový stav

Traťová ani staniční technologie se stavbou nezmění. Indikační a kontrolní prvky jsou zapracovány do JOP pomocí datové vazby PENET do ŽST Blatno u Jesenice, resp. Podbořany a do DNO v ŽST Žabokliky.

Stavba nemá vliv na parametry železniční trati, dynamický průběh rychlosti ani grafikon vlakové dopravy.

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

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 hlučně 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 přímo do Ohře a dále do Labe.

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 stavenišť 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 dočasné zábory pozemků zemědělského půdního fondu.

Odpady

Během stavby vzniknou výtisky a odpady různých kategorií. Veškerý vyzískaný materiál je majetkem Správy železnic. Nakládání s výtiskem 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).

Za původce odpadu je považován zhotovitel stavby. Při realizaci bude zajištěna min. 70% recyklace stavebních a demoličních odpadů. S kamenivem bude přednostně nakládáno jako s materiálem. Vyřazené železniční pražce dřevěné budou předány k likvidaci na Rámcovou dohodu OŘ, uložení vyřazených dřevěných pražců do doby předání bude odpovídat požadavkům vyhlášky 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady § 5.

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

Stavební činnost bude prováděna v dostatečné vzdálenosti od vzrostlé zeleně. S kácením mimolesní zeleně se neuvažuje.

Ochrana dřevin při stavební činnosti:

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)

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

Záměr nemá nepříznivý dopad na soustavu Natura 2000. Stanovisko je doloženo pod č.j. XXX v dokladové části.

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

Záměr výše uvedenému posouzení nepodléhá. Stanovisko je 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 nebude napojeno na technickou infrastrukturu.

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 ani demolice 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 rámci související stavby „Doplnění závor na přejezdech P1702 v km 163,692 a P1703 v km 169,358 trati Plzeň – Žatec“.

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 produkována množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Stavba produkuje odpady. Výčet odpadů je uveden v příloze této technické zprávy.

h) popis jednotlivých stavebních postupů

Stavba proběhne ve 3 etapách:

1. Přípravné práce	4 týdny
2. Stavební postup	12 dní
3. Dokončovací práce	2 týdny

Přípravné práce

Délka trvání: 4 týdny

Po zahájení stavby proběhnou přípravné práce, které nebudou mít vliv na úplné 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
- výstavba technologického domku
- 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: 12 dní

V rámci nepřetržité výluky bude provedeno:

- demontáž stávajícího PZZ
- snesení přejezdové k-ce a stávajícího kolejového roštu na přejezdu
- odtěžení stávajícího kolejového lože a výkopy pro zřízení ZKPP
- zřízení ZKPP vč. odvodnění, pokládka žel. svršku a přejezdové k-ce
- osazení základů a nových výstražníků
- dokončení montáže technologie PZZ
- na konci výluky odzkoušení a zprovoznění PZZ

Výluky železničního provozu

Výluka železničního provozu v úseku Kaštice – Žabokliky, vč. kaštického záhlaví ŽST Žabokliky. V trasách vlaků bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD). Výčet NAD je uveden níže v odst. I).

Výluky silničního provozu

Silniční provoz přes přejezd P1720 po dobu jeho uzavírky vyloučen. Během této doby nesmí být omezen silniční provoz přes P1721 (podmínka PČR a města Žatec kvůli objízdovým trasám).

Výluky zabezpečovacího zařízení

Výluka PZZ (12 dní) na přejezdu. Výluka provozu DOZ v žst. Podbořany, kvůli úpravě adresného SW (1 hodina).

Dokončovací práce

Délka trvání: 2 týdny

Práce bez nároku na úplnou výlukou 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 B.2.8.

j) provizorní stavy

Stavba nevyžaduje provizorní stavy.

k) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby

Po dobu rekonstrukce je nutné úplně uzavřít železniční přejezd P1720 (12 dní) pro všechny uživatele pozemní komunikace. Během této doby bude k dispozici objízdná trasa.

Zpracovaný návrh dopravně inženýrských opatření (DIO) je přílohou této STZ.

l) požadavky na výluky veřejné dopravy (NAD)

Po dobu rekonstrukce žel. přejezdu P1720 je nutná nepřetržitá výluka traťové koleje. Trasu NAD během této výluky je možné vést v ose Kaštice – Kněžice – Sedčice – Žabokliky. Délka této trasy je 16 km.

Pozn.: Po dobu trvání výluky bývá dle dopravce zavedená náhradní autobusová doprava (NAD) pro linku R25 v úseku Blatno u Jesenice – Žatec. Trasa NAD bývá vedena následovně:

ŽST Blatno u Jesenice (před VB) – Stebno (rozc. na I/6) – Petrohrad (BUS „Petrohrad, Černčice“) – Kryry (BUS „Kryry, Železniční“ a „Kryry“ (u parku)) – Vroutek (BUS „Vroutek“ (u zdravotního střediska)) – ŽST Podbořany (před VB) – ŽST Žatec západ (před VB) – ŽST Žatec (před VB); délka trasy 41 km.

Stávající počet vlaků v TÚ Blatno u Jesenice – Žatec činí 7 párů vlaků linky R25. Počítá se s nasazením dvou až tří autobusů za jeden vlak dle přepravní špičky a dne v týdnu.

m) ochrana životního prostředí při výstavbě

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

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 za úplné kolejové výluky (s výjimkou přípravných a dokončovacích prací).

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 částech D.1 a D.2.

B.8.3. Harmonogram výstavby

Činnost	Týden							
	1	2	3	4	5	6	7	8
Přípravné práce								
Stavební postup, 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: Bilance odpadů; Výkaz produkce druhotných materiálů a stavebních a demoličních odpadů skupiny 17

Příloha č. 2: DIO

V Praze, 06/2024, Ing. Ondřej Vránek

Kat. č. odpadu	Kategorie	Název druhu odpadu	Jednotka	Provozní soubor (PS), stavební objekt (SO)					CELKEM
				PS 05-01-31	SO 05-10-01	SO 05-11-01	SO 05-13-01	SO 05-86-01	
07 02 99	O	PE podložky	kg		0.020				0.020
07 02 99	N	pryžové podložky	kg		0.037				0.037
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů TV	t	2.100			3.100		5.200
17 02 04	N	železniční pražce dřevěné	t		2.805				2.805
17 03 02	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živičné lepenky bez dehtu	t				10.472		10.472
17 04 05	O	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	t	0.400					0.400
17 05 04	O	výkopová zemina - odkop	t			212.134			212.134
17 05 04	O	zemina a kamení	t				33.120		33.120
17 05 08	O	štěrk z kolejiště	t		249.480				249.480

Výkaz produkce druhotných materiálů a stavebních a demoličních odpadů skup. 17	
Akce:	Doplnění závor na přejezdu P1720 v km 195,984 trati Plzeň – Žatec
ISPROFOND:	5423520102

Celkový objem všech druhotných materiálů a odpadů ze stavby	540.389	t
Celkový objem stavebních a demoličních odpadů a výzisku	540.199	t
z toho stavebního vhodného k recyklaci / k výzisku	294.945	t
z toho recyklováno / předáno k recyklaci / jako výzisk	292.14	t
tj. v %	99	%
Kritérium recyklace nejméně 70% stavebního a demoličního odpadu BYLO splněno		

kód odpadu / druhotného materiálu	název	druhotný materiál / odpad vhodný k recyklaci <small>(započítává se do základu stanoveného SFDI, OPD, RRF, CEF)</small>	množství druhotného materiálu / odpadu	z toho opětovně využito / předáno k recyklaci	podíl recyklace daného odpadu / materiálu	splněna podmínka recyklace (viz *)	využito / recyklováno v rámci stavy	využito / recyklováno mimo stavbu	uloženo na skládku	kontrolní součet	poznámka k recyklaci / likvidaci odpadu (IČO, IČZ/IČP, FIRMA, ADRESA, IČZÚJ) <small>* vyplňuje se pouze v případě recyklace mimo stavbu ** v případě předání více či rozepsat podily v (t)</small>
			[t]	[t]	tj. v %	ano / ne	[t]	[t]	[t]		
170101	Beton	ano	5.2	5.2	100.0%			5.2		OK	
170102	Cihly	ano			0.0%					OK	
170103	Tašky a keramické výrobky	ano			0.0%					OK	
170106	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170107	Směsi nebo oddělené frakce betonu, cihel, tašek a keramických výrobků neuvedené pod číslem 17 01 06	ano			0.0%					OK	
170201	Dřevo	ano			0.0%					OK	
170202	Sklo	ano			0.0%					OK	
170203	Plasty	ano			0.0%					OK	
170204	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	podmíněně *)			0.0%					OK	
170301	Asfaltové směsi obsahující dehet	podmíněně *)			0.0%					OK	
170302	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	ano	10.472	10.472	100.0%			10.472		OK	
170303	Uhelný dehet a výrobky z dehtu	podmíněně *)			0.0%					OK	
170401	Měď, bronz, mosaz	ano			0.0%					OK	
170402	Hliník	ano			0.0%					OK	
170403	Olovo	ano			0.0%					OK	
170404	Zinek	ano			0.0%					OK	
170405	Železo a ocel	ano			0.0%					OK	
170406	Cín	ano			0.0%					OK	
170407	Směsné kovy	ano			0.0%					OK	
170409	Kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami	podmíněně *)			0.0%					OK	
170410	Kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170411	Kabely neuvedené pod číslem 17 04 10	ano			0.0%					OK	
170503	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170504	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03	ne	245.254	245.254	100.0%			245.254		OK	
170505	Vytěžená jalová hornina a hlšina obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170506	Vytěžená jalová hornina a hlšina neuvedená pod číslem 17 05 05	ne			0.0%					OK	
170507	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170508	Štěrka ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07	ano			0.0%					OK	
170601	Izolační materiál s obsahem azbestu	ne			0.0%					OK	
170603	Jiné izolační materiály, které jsou nebo obsahují nebezpečné látky	ne			0.0%					OK	
170604	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	ne			0.0%					OK	
170605	Stavební materiály obsahující azbest	ne			0.0%					OK	
170801	Stavební materiály na bázi sádry znečištěné nebezpečnými látkami	podmíněně *)			0.0%					OK	
170802	Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01	ano			0.0%					OK	
170901	Stavební a demoliční odpady obsahující rtuť	podmíněně *)			0.0%					OK	
170902	Stavební a demoliční odpady obsahující PCB (např. těsnící materiály obsahující PCB, podlahoviny na bázi pryskyřic obsahující PCB,	podmíněně *)			0.0%					OK	
170903	Jiné stavební a demoliční odpady (včetně směsných stavebních a demoličních odpadů) obsahující nebezpečné látky	podmíněně *)			0.0%					OK	
170904	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	ano			0.0%					OK	
OPM 1	Štěrka ze železničního svršku	ano	249.48	249.48	100.0%			249.48		OK	
OPM 2	Kolejnice a drobné kolejivo (výzisk)	ano	6.468	6.468	100.0%			6.468		OK	
OPM 3	Betonové pražce (výzisk)	ano	20.52	20.52	100.0%			20.52		OK	
OPM 4	Dřevěné pražce (výzisk)	ano	2.805		0.0%				2.805	OK	
OPM 5	Dřevo	ne			0.0%					OK	
OPM 6	Ostání výzisk	ano			0.0%					OK	

Legenda

	pole orámovaná červeně jsou nutná k vyplnění příjemcem příspěvku
	pole vyplňovaná automaticky
	pole ve sloupci D se vyplňuje pouze pokud se jedná o odpad podmíněně vyloučený z recyklace
	*) odpady obsahující nebezpečné látky (složky), jejich přijetí do zařízení je možné pouze v případě, že součástí jejich úpravy v zařízení je i oddělení a odstranění nebezpečných látek (složek) z těchto odpadů, které budou následně předány oprávněné osobě podle zákona o odpadech k využití nebo odstranění.

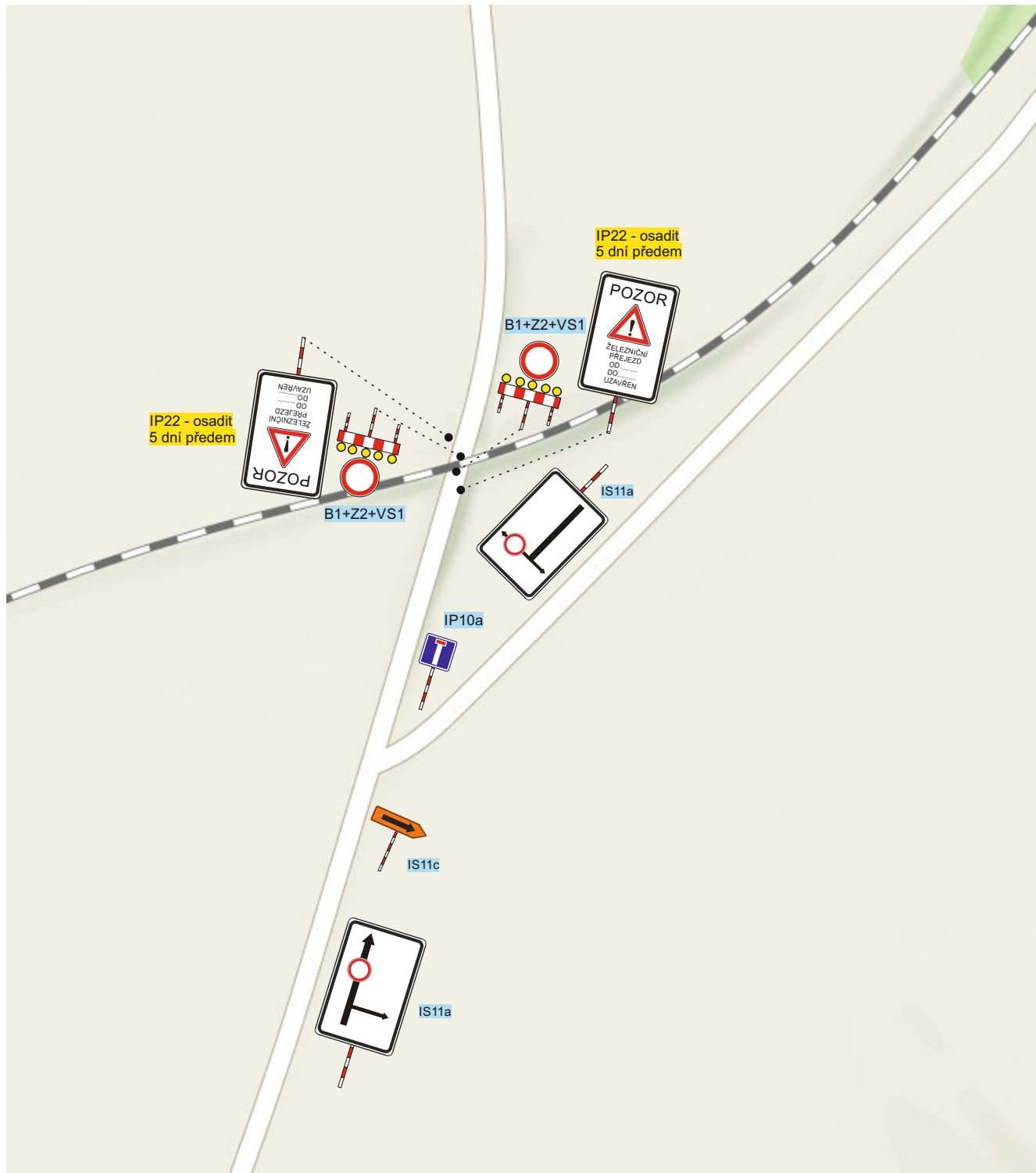


objízdna trasa



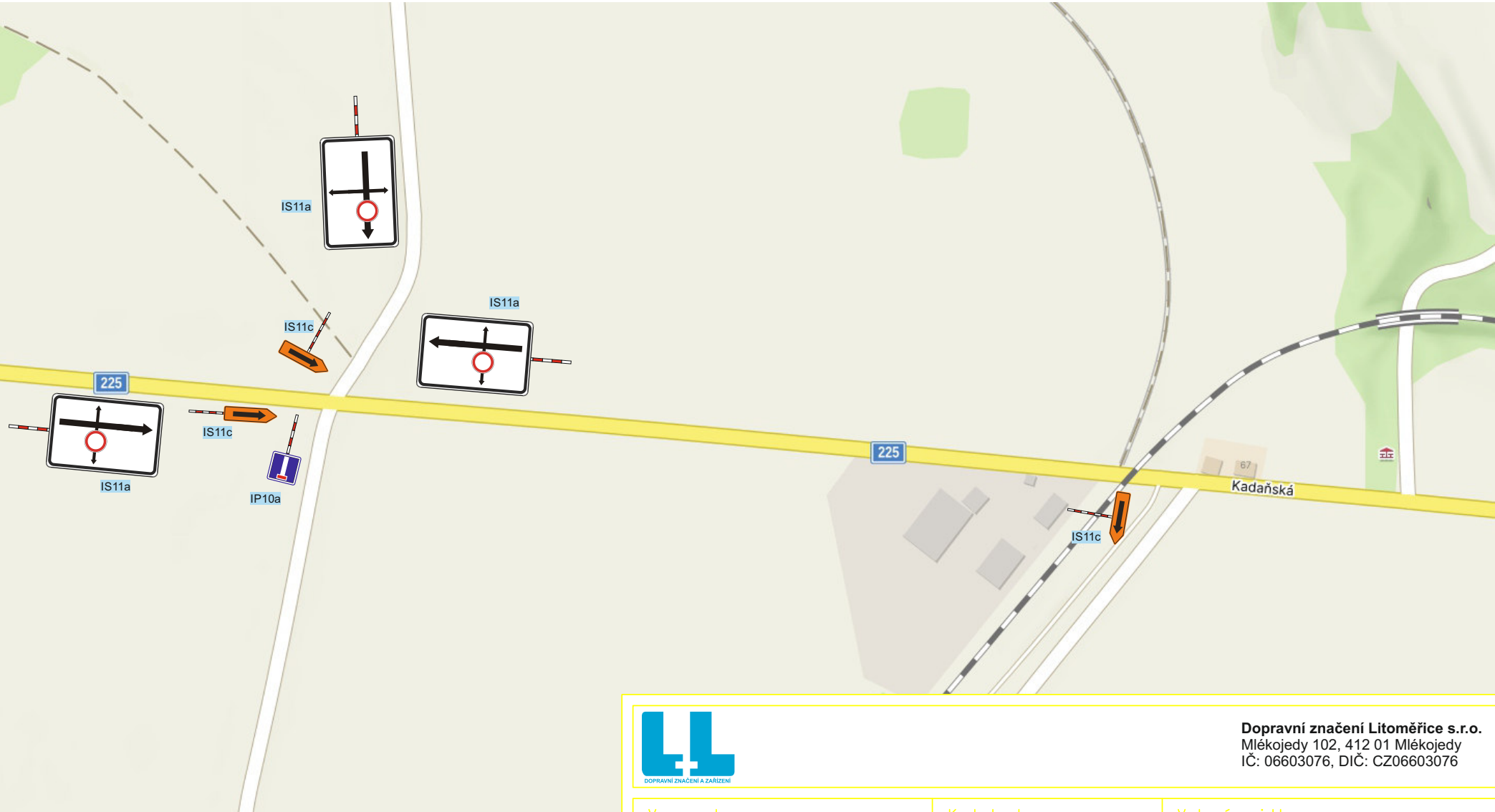
Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

Vypracoval: Tereza Řeřichová		Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš		Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Žabokliky		Kraj: Ústecký		Datum:	01/2024	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českbrodská 628, 190 11 Praha				Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P1720				Číslo zakázky:	230684	Číslo kopie:
				Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - širší vztahy				Číslo přílohy: 1	Měřítko:	



Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

Vypracoval: Tereza Řeřichová		Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš		Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Žabokliky		Kraj: Ústecký		Datum:	01/2024	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českobrodská 628, 190 11 Praha				Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P1720				Číslo zakázky:	230684	Číslo kopie:
				Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - detail A				Číslo přílohy:	Měřítko:	
				2		



Dopravní značení Litoměřice s.r.o.
Mlékojedy 102, 412 01 Mlékojedy
IČ: 06603076, DIČ: CZ06603076

Vypracoval: Tereza Řeřichová		Kontroloval: Bc. Tomáš Lipš		Vedoucí projektu: Bc. Tomáš Lipš		
KÚ : Žabokliky		Kraj: Ústecký		Datum:	01/2024	
Zhotovitel: VIAMONT Projekt s.r. o., Českobrodská 628, 190 11 Praha				Stupeň:		
Zakázka: Rekonstrukce přejezdu P1720				Číslo zakázky:	230684	Číslo kopie:
				Počet formátů A4:		
Obsah: DOPRAVNÍ SITUACE - detail B				Číslo přílohy:	Měřítko:	
				3		