





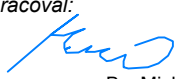

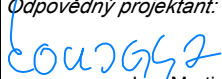
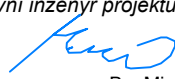
Souřadnicový systém: S-JTSK

Výškový systém: Bpv

Přehled verzí přílohy				
Číslo	Datum	Popis změny	Jméno	Podpis
R2	31.10.2017	Odevzdání přípravné dokumentace	Bc. Michal Munzar	
R1	31.8.2017	Dokumentace k připomínkám	Bc. Michal Munzar	

Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město 110 00 SŽDC s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, Praha 9 190 00	
--	---

Zhotovitel: PROJEKT servis spol. s r.o. U Elektry 830/2b, Praha 9 - Hloubětín 198 21 IČ: 49823141 tel.: 281 090 860 www.projekt-servis.cz firma@projekt-servis.cz	
---	---

Vypracoval:  Bc. Michal Munzar	Kontroloval:  Dana Špeciánová, DiS.	Odpovědný projektant:  Ing. Martin Koudelka	Hlavní inženýr projektu:  Bc. Michal Munzar
--	---	--	---

KRAJ: STŘEDOČESKÝ	OKRES: MĚLNÍK	MěÚ: NERATOVICE
-------------------	---------------	-----------------

Název akce: Výstavba PZS v km 14,836 trati Neratovice – Brandýs nad Labem	Číslo zakázky: ZAK-2017-16	
	Stupeň:	PD
	Datum:	10/2017
	Měřítko:	-
	Formát:	A4

Obsah: PRŮVODNÍ ZPRÁVA	Verze:	Část:	Č. přílohy:
	R2	-	A.

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

O B S A H:

A.1 Identifikační údaje stavby.....	2
A.1.1 Identifikace stavby	2
A.1.2 Předpokládaná lhůta výstavby a popis výstavby.....	3
A.2 Základní údaje o stavbě.....	4
A.2.1 Údaje o umístění stavby	4
A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce.....	5
A.2.3 Projektované kapacity stavby	6
A.2.4 Požadavky na realizaci stavby	7
A.3 Přehled výchozích podkladů.....	7
A.3.1 Seznam výchozích podkladů pro zpracování projektu stavby.....	7
A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami	8
A.5 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty	8
A.6 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby	8
A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění.....	8
A.8 Členění přípravné dokumentace.....	9

A.1 Identifikační údaje stavby

A.1.1 Identifikace stavby

Název stavby:	Výstavba PZS v km 14,836 trati Neratovice – Brandýs nad Labem		
Místo stavby:	Trať Čelákovice - Neratovice		
Název trati dle TTP	Čelákovice - Neratovice		
Číslo trati dle TTP	532C		
Traťový úsek (TÚ)	0911	Čelákovice (mimo) – Neratovice (mimo)	
Definiční úsek (DÚ)	16	Jiřice – Neratovice	
Evidenční km přejezdu:	14,836		
Kategorie zabezpečení přejezdu (nový stav):	PZS kategorie 3ZBI s celými závory		
Identifikační číslo přejezdu:	P2766		
Místní název přejezdu:	Neratovický u okrsku		
Zeměpisné souřadnice GPS:	50° 15' 42.21759" N"	severní šířky	
	14° 31' 05.21955" E"	východní délky	
Druh komunikace:	Místní komunikace „C“ - obslužná		
Správce komunikace:	Město Neratovice		
Katastrální území:	Neratovice		
Okres:	Mělník		
Kraj:	Středočeský		
Charakter stavby:	Rekonstrukce – liniová stavba		
Stupeň dokumentace:	Přípravná dokumentace (PD)		
Ústřední orgán:	Ministerstvo dopravy, Nábřeží L. Svobody 12/1222, 110 15 Praha 1		
Stavební úřad:	Drážní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2 – Vinohrady		
IČO:	61379425		
Organizační složka:	Drážní úřad, Sekce stavební, Oblast Praha, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha – Vinohrady		
Zadavatel dokumentace:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město		
IČO:	70994234		
DIČ:	CZ70994234		
Sídlo zadavatele:	SŽDC, s.o., Stavební správa západ, Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9		
Zak. číslo zadavatele:	-		
Správce HIM:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město		
IČO:	70994234		
DIČ:	CZ-70994234		
Organizační složka:	SŽDC, s.o., Oblastní ředitelství Praha, Partyzánská 24, 170 00 Praha 7		
Provozovatel dráhy:	SŽDC, s.o., Dlážďená 1003/7, 110 00 Praha 1 – Nové město		
IČO:	70994234		
DIČ:	CZ-70994234		
Dodavatel dokumentace:	PROJEKT servis spol. s r.o., U Elektry 830/2b, 198 21 Praha 9 - Hloubětín		

IČO: 49823141
 DIČ: CZ-49823141
 Zak. číslo dodavatele: ZAK-2017-16

Hlavní vedoucí projektu: Bc. Michal Munzar
 tel.: 739 507 864
 e-mail: michal.munzar@projekt-servis.cz

Odp. projektant stavby: Ing. Martin Koudelka
 autorizovaný inženýr pro dopravní a pozemní stavby
 (č. 0012803)
 tel.: 725 059 889
 e-mail: martin.koudelka@projekt-servis.cz

A.1.2 Předpokládaná lhůta výstavby a popis výstavby

Stavba bude realizována ve dvou etapách během jedné traťové výluky. Hlavní stavební práce se soustředí na rok 2018.

Předpokládaný termín realizace: rok 2018

Předpokládaná doba trvání stavby: 8 týdnů

(5 dní nepřetržité výluky zabzař pro aktivaci PZS)

(5 dní nepřetržité výluky traťové koleje)

Kategorie dráhy:	regionální
Traťový úsek (TÚ)	0911 Čelákovice (mimo) – Neratovice (mimo)
Definiční úsek (DÚ)	16 Jiříce – Neratovice

Projektová dokumentace řeší rekonstrukci úrovněového křížení místní komunikace „C“ v městě Neratovice ul. Nádražní s regionální dráhou Čelákovice - Neratovice, včetně rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení. Přejezd je ve stávajícím stavu zabezpečen pouze dopravní značkou A32a – „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný.“

Přejezd P2766 bude nově zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2, s celými závory (dvojitými polovičními), reléového typu s elektronickými doplňky, s pozitivní signalizací.

Závory jsou navrženy s postupným (sekvenčním) sklápěním, tj. nejdříve se sklápějí závory před přejezdem, poté závory za přejezdem. V tomto smyslu je proveden i výpočet přejezdu.

Pro spouštění výstrahy budou využity kolejové úseky se stávajícími počítači náprav. Pro možnost anulace na přejezdu pomocí směrového účinku bude stávající úsek 5J nově rozdělen na dva úseky 5J a 6J se vzájemným překrytím na přejezdu P2766.

Pro přenos potřebných vazeb (volnost úseků, příslušný směrový výstup) bude z technologického domku u přejezdu P2763 (km 14,117) do domku u přejezdu P2766 a dále do technologického domku u St2 vybudován nový vazební kabel potřebné dimenze. Tento kabel umožní rovněž zrušení přenosového zařízení, pomocí něhož jsou z důvodu nedostatečné kapacity stávající kabelizace přenášeny indikace a dálkové ovládání stávajících PZS.

Bude vybudováno nové jednotné obslužné pracoviště (JOP) v DK ŽST Neratovice včetně centrály přenosového a řídicího systému. Technologická skříň (rack) bude umístěna v místnosti bývalé obsluhy dálkopisu vedle dopravní kanceláře.

Ovládání a indikace přejezdu P2766 budou zapracovány do nově zřízeného JOP, v souladu s přílohou č. 6 předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Bude zřízen dálkový reset počítačů náprav, tento povel bude společný pro přejezdy P2762, P2763, P2674, P2765 a P2766. Pro příslušný přejezd bude zřízeno uzavření a nouzové otevření přejezdu.

Z PZS budou (samostatně pro každý přejezd) přenášeny informace o bezporuchovém, pohotovostním, bezanulačním a bezvýlukovém stavu a o výstraze na přejezdu.

Ovládání ve směru od konce trati, tj. při odjezdech vlaků z Neratovic do Brandýsa nad Labem a při posunu bude z kolejové desky na St. 2, v souladu s přílohou č. 5 předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Vnitřní výstroj PZS bude umístěna do nového technologického domku, který bude situován v blízkosti přejezdu.

Výstroj doplněného úseku 6J bude umístěna (doplněna) do stávajícího technologického domku u přejezdu P2763.

PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením vhodného typu, který umožní začlenění do stávajícího systému (BDA).

Přejezd se nachází v intravilánu obce, zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004

bude zřízena.

Bude zřízena závislost mezi přejezdovým zabezpečovacím zařízením a staničním zabezpečovacím zařízením. Pohotovostní, bezvýlukový a bezanulační stav bude kontrolován v povolujících návěstních znacích cestového návěstidla Sc10 a vjezdového návěstidla JL v ŽST Neratovice při jízdách vlaků směrem k přejezdu.

Z důvodu nedostatečné délky kolejového úseku 6J bude zřízena závislost svícení povolujícího znaku na cestovém návěstidle Sc10 na probíhající výstraže na PZS, popř. bude upravena i závislost ostatních stávajících PZS.

Přejezd se nachází v intravilánu obce, zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 bude zřízena.

Pro napájení technologického domku bude položen nový napájecí kabel z rozvodny ve výpravní budově v ŽST Neratovice.

Pro potřeby sdělovací techniky bude v této stavbě v úseku od km 14,117 (TD v km 14,117) do km 34,350 (Výpravní budova ŽST Neratovice) položen kabel TK 10XN0.8 a 2 x trubka HDPE 40/33, modré a černé barvy.

Od stávajícího technologického domku v km 14,117 do km 34,350 bude ve společné trase s kabely zabezpečovacího zařízení položen pouze pro potřeby sdělovacího zařízení nový kabel TK č. 801, typu TCEKPFLE 10XN0,8. Současně s tímto kabelem bude do výkopu přiložena i 2x trubka HDPE 40/33 pro možnost budoucího zřízení optického kabelu. Tento kabel a tyto trubky budou položeny nepřerušovaně, to znamená, že nebudou zataženy do technologického domku u přejezdu P2760.

Stavební úpravy přejezdu spočívají ve zřízení nové přejezdové konstrukce a napojení přejezdové vozovky na stávající stav. Součástí stavby jsou i úpravy na železničním svršku a spodku v nezbytném rozsahu a úpravy terénu v souvislosti s potřebným rozšířením přejezdu.

Před zahájením stavebních prací je nutno vytýčit za přítomnosti správců podzemní inženýrské sítě, práce provádět za odborného dozoru správců.

Před realizací stavby je nutné požádat v dostatečném předstihu o vypracování rozkazu pro vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Položení kabelových tras je možné provést při činnosti stávajícího zařízení. Nové zabezpečovací zařízení se uvede do provozu po dokončení montáže. Předpokládá se, že doba aktivace nového zařízení bude 5 dní během výluky zabzař. V době uvádění do plné provozuschopnosti zařízení bude doprava řešena přivolávací návěstí, případně rozkazem V nebo PV dle SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis.

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba „Výstavba PZS v km 14,836 trati Neratovice – Brandýs nad Labem“ se nachází na jednokolejné neelektrizované regionální trati TÚ **0911** Čelákovice (mimo) – Neratovice (mimo), DÚ **16** Jiřice – Neratovice. Traťová rychlost je $V = 60$ km/h se snížením rychlosti v místě přejezdu na 10 km/h, které platí pro oba směry. Zabezpečení jízdy je řešeno telefonickým dorozumíváním. V novém stavu je stavba směrové a výškové řešena ve stávajících traťových rychlostech, při novém PZS dojde ke zvýšení rychlosti přes přejezd v obou směrech z 10 km/h na 40 km/h.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí na pozemku p.č. 220/1. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích výše uvedených pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Přejezd silničních vozidel k přejezdu je možný po místní komunikaci z obou stran přejezdu, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

Z hlediska dráhy je hranice stavby vymezena takto:

Začátek stavby: km 14,117 000 (začátek pokládky traťového zab. kabelu)

Konec stavby: km 34,152 000; 15,139 000 (35,538 000) (konec pokládky traťového zab. kabelu)

S přístupem na staveniště je uvažováno po komunikaci k přejezdu. Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště se navrhuje na pozemku p.č. 220/1. Pro pokládku kabelů, počítačů náprav a demontáž a úpravy drátovodů v kolejišti je možno využít technologie s přístupem po železnici, případně provádět práce ručně za provozu.

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu na přejezdu P2766, který je v současnosti zabezpečen pouze dopravní značkou A32a – Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný.

Přejezd P2766 bude nově zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2, s celými závorami (dvojitými polovičními), reléového typu s elektronickými doplňky, s pozitivní signalizací.

Závory jsou navrženy s postupným (sekvenčním) sklápěním, tj. nejdříve se sklápějí závory před přejezdem, poté závory za přejezdem. V tomto smyslu je proveden i výpočet přejezdu.

Pro spouštění výstrahy budou využity kolejové úseky se stávajícími počítači náprav. Pro možnost anulace na přejezdu pomocí směrového účinku bude stávající úsek 5J nově rozdělen na dva úseky 5J a 6J se vzájemným překrytím na přejezdu P2766.

Pro přenos potřebných vazeb (volnost úseků, příslušný směrový výstup) bude z technologického domku u přejezdu P2763 (km 14,117) do domku u přejezdu P2766 a dále do technologického domku u St2 vybudován nový vazební kabel potřebné dimenze. Tento kabel umožní rovněž zrušení přenosového zařízení, pomocí něhož jsou z důvodu nedostatečné kapacity stávající kabelizace přenášeny indikace a dálkové ovládání stávajících PZS.

Bude vybudováno nové jednotné obslužné pracoviště (JOP) v DK ŽST Neratovice včetně centrály přenosového a řídicího systému. Technologická skříň (rack) bude umístěna v místnosti bývalé obsluhy dálkopisu vedle dopravní kanceláře.

Ovládání a indikace přejezdu P2766 budou zapracovány do nově zřízeného JOP, v souladu s přílohou č. 6 předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Bude zřízen dálkový reset počítačů náprav, tento povel bude společný pro přejezdy P2762, P2763, P2674, P2765 a P2766. Pro příslušný přejezd bude zřízeno uzavření a nouzové otevření přejezdu.

Z PZS budou (samostatně pro každý přejezd) přenášeny informace o bezporuchovém, pohotovostním, bezanulačním a bezvýlukovém stavu a o výstraze na přejezdu.

Ovládání ve směru od konce trati, tj. při odjezdech vlaků z Neratovic do Brandýsa nad Labem a při posunu bude z kolejové desky na St. 2, v souladu s přílohou č. 5 předpisu SŽDC (ČD) Z2.

Vnitřní výstroj PZS bude umístěna do nového technologického domku, který bude situován v blízkosti přejezdu.

Výstroj doplněného úseku 6J bude umístěna (doplněna) do stávajícího technologického domku u přejezdu P2763.

PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením vhodného typu, který umožní začlenění do stávajícího systému (BDA).

Přejezd se nachází v intravilánu obce, zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 bude zřízena.

Bude zřízena závislost mezi přejezdovým zabezpečovacím zařízením a staničním zabezpečovacím zařízením. Pohotovostní, bezvýlukový a bezanulační stav bude kontrolován v povolujících návěstních znacích cestového návěstidla Sc10 a vjezdového návěstidla JL v ŽST Neratovice při jízdách vlaků směrem k přejezdu.

Z důvodu nedostatečné délky kolejového úseku 6J bude zřízena závislost svícení povolujícího znaku na cestovém návěstidle Sc10 na probíhající výstraze na PZS, popř. bude upravena i závislost ostatních stávajících PZS.

Přejezd se nachází v intravilánu obce, zvuková signalizace pro nevidomé dle vyhlášky č. 577/2004 bude zřízena.

Pro napájení technologického domku bude položen nový napájecí kabel z rozvodny ve výpravní budově v ŽST Neratovice.

Pro potřeby sdělovací techniky bude v této stavbě v úseku od km 14,117 (TD v km 14,117) do km 34,350 (Výpravní budova ŽST Neratovice) položen kabel TK 10XN0.8 a 2 x trubka HDPE 40/33, modré a černé barvy.

Od stávajícího technologického domku v km 14,117 do km 34,350 bude ve společné trase s kabely zabezpečovacího zařízení položen pouze pro potřeby sdělovacího zařízení nový kabel TK č. 801, typu TCEKPFLE 10XN0,8. Současně s tímto kabelem bude do výkopu přiložena i 2x trubka HDPE 40/33 pro možnost budoucího zřízení optického kabelu. Tento kabel a tyto trubky budou položeny nepřerušovaně, to znamená, že nebudou zataženy do technologického domku u přejezdu P2760.

Stavební část přejezdu bude obsahovat práce na železničním svršku, sanaci spodku a rekonstrukci vozovky komunikace v nezbytném rozsahu. Demontován bude kolejový rošt v délce 25 m, bude odtěženo šterkové lože a podkladní vrstvy a provedena úprava zemní pláně v patřičném sklonu. Odvodnění pláně bude uskutečněno podélným trativodem zaústěným do vsakovacího objektu. Sanace tělesa železničního spodku je navržena na základě výsledků provedeného Geotechnického průzkumu (Ing. Kačora, 08/2017) v rozsahu pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech. Po provedení sanace bude na upravenou pláň zřízeno nové šterkové lože a vložen nový kolejový rošt. Nakonec bude provedena úprava

geometrické polohy koleje směrovým a výškovým vyrovnáním.

U rekonstrukce vozovky přejezdu se navrhuje zachování stávající šíře vozovky místní komunikace „C“ 7,0 m. Na přejezdu bude nově spřažená celopryžová přejezdová konstrukce včetně zřízení závěrných zídek.

Tato stavba má za cíl dosáhnout takových technických a provozních parametrů, aby technický stav zařízení dráhy, zejména železničního svršku a objektů železničního spodku včetně konstrukce přejezdu, umožňoval bezpečnou jízdu stanovenou traťovou rychlostí a byla zajištěna bezpečnost železniční, silniční a pěší dopravy.

Základní cíle stavby je možno rámcově charakterizovat takto:

- Zabezpečit přejezd v km 14,836 přejezdovým zabezpečovacím zařízením s automatickými prvky spouštění a ovládání.
- Odstranit nevyhovující stavební uspořádání přejezdu a provést jeho rekonstrukci včetně zajištění rozhledových poměrů tak, aby byl průjezd silničních vozidel bezpečný a plynulý.
- Odstranit nedostatky týkající se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce, nevyhovujícího šterkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.
- Provést sanaci tělesa železničního spodku pod přejezdem a jeho přechodových oblastí tak, aby bylo dosaženo požadovaného modulu přetvárnosti plně 50 MPa z hlediska přenosu statického a dynamického zatížení železničních vozidel bez trvalé deformace plně tělesa spodku.
- Zajistit funkčnost odvodňovacích zařízení a objektů u přejezdu.
- Uvést rekonstruované úseky do takového stavu, aby po stavební i provozní stránce vyhovovaly platným předpisům a normám.
- Minimalizovat negativní vliv dopravy na okolní krajinu, přírodní prostředí a životní prostředí vůbec.

A.2.3 Projektované kapacity stavby

Rekonstrukce železničního přejezdu je řešena z hlediska signalizace přerušovaným pozitivním světlem na výstražníku pro rychlost silničních vozidel $V = 50$ km/h (návrhová stavební rychlost vozidel 30 km/h).

Rekonstrukce traťového úseku je stavba směrové a výškové řešena ve stávajících traťových rychlostech, při novém PZS dojde ke zvýšení rychlosti přes přejezd v obou směrech z 10 km/h na 40 km/h.

V rámci rekonstrukce bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení s automatickou detekcí a indikací. Dále bude provedena rekonstrukce povrchu vozovky a železničního svršku, sanace železničního spodku a rekonstrukce odvodňovacích zařízení.

Obsahová náplň provozních souborů a stavebních objektů – hlavní práce:

D TECHNOLOGICKÁ ČÁST

PS 01 a PS 02 PZS v km 14,836

▪ technologický domek se střechou	1 ks
▪ stožár s jednou skříní	4 ks
▪ závorový pohon a závory	4 ks
▪ počítač body počítače náprav	2 ks
▪ JOP	1 ks
▪ MO, VTO	1 ks

E STAVEBNÍ ČÁST

SO 01 Přejezd v km 14,836

Železniční svršek

▪ rekonstrukce kolejového roštu – kolejnice, pražce betonové	25,0 m
▪ montáž kolejnic tv. 49 E1	2x25 m
▪ svařování kolejnic	4 ks
▪ rekonstrukce kolejového lože	25,0 m
▪ zřízení bezstykové koleje	173,4 m
▪ úprava geometrické polohy koleje celkem	148,4 m

Železniční spodek

▪ úprava zemní pláň (délka koleje)	25,0 m
▪ zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) typ 5 pod přejezdem)	22,6 m
▪ hloubkové odvodnění podélným travivodem	22,6 m
▪ zemní práce	1 kpl

Železniční přejezd

▪ zřízení přejezdu s krytem z celopryžových panelů (v ose)	7,2 m
▪ zřízení přechodu s krytem z celopryžových panelů (v ose)	2x2,7 m
▪ zřízení vozovky s asfaltovým krytem vč. podkladních vrstev	81,84 m ²

SO 31 Přípojka nn

▪ elektroměr SŽE s jističem	1 ks
▪ rozvodná skříň RS4	1 ks

Po provedení stavby bude řešený úsek splňovat následující parametry:

▪ nejvyšší návrhová rychlost	60 km/h
▪ traťová třída zatížení	C3
▪ hmotnost na nápravu	20 t
▪ prostorová průchodnost	GC
▪ řád traťové koleje	6
▪ typ PZS	světelné se závorami

A.2.4 Požadavky na realizaci stavby

Na realizaci stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny podle příslušného výlukového rozkazu, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Návrh výluk je popsán v Souhrnné části B – Souhrnná technická zpráva.

Požadavky správců sítí a účastníků řízení jsou obsaženy v dokladové části dokumentace.

A.3 Přehled výchozích podkladů**A.3.1 Seznam výchozích podkladů pro zpracování projektu stavby**

- Podrobné geodetické zaměření polohopisu a výškopisu zájmového území stavby, zpracovatel SŽG Praha.
- Zvláštní technické podmínky.
- Podrobný geotechnický průzkum a návrh pražcového podloží, Ing. Kačora (08/2017).
- Informace z katastru nemovitostí o pozemcích dotčených stavbou a sousedních, zdroj Katastrální úřad pro Středočeský kraj, <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>.
- Průběh inženýrských sítí drážních a mimodrážních správců v prostoru stavby s vyznačením jejich tras a s vyjádřením správců zařízení.
- Průzkum možných skládek v okolí pro vytěžený materiál šterkového lože a zeminy a odpad po rekonstrukci.
- Vlastní doměření stávajícího stavu včetně prověření druhu sestav železničního svršku v rozsahu rekonstrukce.
- Nákrešný přehled železničního svršku trati Čelákovice - Neratovice v úseku km 0,000 - 15,118 ke dni 30. 1. 2017 v grafické podobě, zdroj SŽDC OŘ, Správa tratí Praha východ.
- Evidenční list přejezdu P32766 ze dne 19. 5. 2017.
- Vstupní porada, místní šetření a další konzultace v průběhu zpracování přípravné dokumentace stavby.
- Vlastní fotodokumentace pořízená při prohlídkách.
- Související zákony, vyhlášky, předpisy, normy a směrnice.

A.4 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavba je koordinována s akcí: „Kvalifikované služby CPS 2017 v obvodu ST Praha východ zpracování ZPD pro TÚ Brandýs n.L. – Neratovice“.

A.5 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

Provozní soubory:

PS 01 PZS v km 14,836
PS 02 ŽST Neratovice, kabelizace

Stavební objekty:

SO 01 Přejezd v km 14,836
SO 31 Přípojka nn

A.6 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

Stavba bude prováděna během jedné nepřetržité výluky traťové koleje Čelákovice – Neratovice. Rozhodujícím podkladem pro provádění prací bude Rozkaz o výluce zabezpečovacího zařízení (ROVZ).

Předpokládané lhůty výstavby:

Předpokládaný termín realizace: rok 2018

Předpokládaná doba trvání stavby: 8 týdnů

(5 dní nepřetržité výluky zabzař pro aktivaci PZS)

(5 dní nepřetržité výluky traťové koleje)

Před zahájením stavebních prací je nutno vytýčit za přítomnosti správců podzemní inženýrské sítě, práce provádět za odborného dozoru správců.

Před realizací stavby je nutné požádat v dostatečném předstihu o vypracování rozkazu pro vypnutí elektrických zařízení v místě rekonstrukce.

Stavby technologických domků se zařízením a položení kabelových tras je možné provést při činnosti stávajícího zařízení.

Nové zabezpečovací zařízení se uvede do provozu po dokončení montáže. Předpokládá se, že doba od vypnutí stávajícího zabezpečovacího zařízení v místě rekonstrukce do doby aktivace nového zařízení bude 5 dní během celkové výluky. V době uvádění do plné provozuschopnosti zařízení bude doprava řešena přivolávací návěstí, případně rozkazem V nebo PV.

Doba trvání výluky je navržena jako technicky odpovídající charakteru a rozsahu prací vzhledem k potřebě minimalizovat omezení železničního provozu.

Výluka zabezpečovacího zařízení a traťové koleje budou probíhat současně.

A.7 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

Je zapotřebí zvýšení bezpečnosti provozu a zajištění spolehlivého provozu na přejezdu 2677, který je v současnosti zabezpečen pouze dopravní značkou A32a.

Přejezd P2766 bude nově zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 342650 ed.2, s celými závory (dvojitými polovičními), reléového typu s elektronickými doplňky, s pozitivní signalizací.

Závory jsou navrženy s postupným (sekvenčním) sklápěním, tj. nejdříve se sklápějí závory před přejezdem, poté závory za přejezdem. V tomto smyslu je proveden i výpočet přejezdu.

Pro spouštění výstrahy budou využity kolejové úseky se stávajícími počítači náprav. Pro možnost anulace na přejezdu pomocí směrového účinku bude stávající úsek 5J nově rozdělen na dva úseky 5J a 6J se vzájemným překrytím na přejezdu P2766.

Pro přenos potřebných vazeb (volnost úseků, příslušný směrový výstup) bude z technologického domku u přejezdu P2763 (km 14,117) do domku u přejezdu P2766 a dále do technologického domku u St2 vybudován nový vazební kabel potřebné dimenze. Tento kabel umožní rovněž zrušení přenosového zařízení, pomocí něhož jsou z důvodu nedostatečné kapacity stávající kabelizace přenášeny indikace a dálkové ovládání stávajících PZS.

Dále dojde k odstranění nedostatků týkajících se nevyhovujícího stavu přejezdové konstrukce,

nevyhovujícího šterkového lože a stavebně technického stavu kolejového roštu pod přejezdem a v přilehlých úsecích koleje.

Po provedení stavby bude zvýšena bezpečnost silniční i železniční dopravy a chodců.

Vlastní stavba bude realizována v rozsahu pozemků se způsobem využití dráha, silnice.

Plochy vhodné pro účely zařízení staveniště a meziskládku materiálu se nacházejí právě na pozemku p.č. 220/1. Obvod stavby bude určen územním rozsahem stavby v hranicích výše uvedených pozemků, na nichž bude stavba prováděna. Příjezd silničních vozidel k přejezdu je možný po místní komunikaci z obou stran přejezdu, kabelové výkopy a přeložky se budou provádět vedle koleje z drážního tělesa či ručně.

S přístupem na staveniště je uvažováno po komunikaci k přejezdu. Plocha vhodná pro účely zařízení staveniště se navrhuje na pozemku p.č. 220/1. Pro pokládku kabelů, počítačů náprav a demontáž a úpravy drátovodů v kolejišti je možno využít technologie s přístupem po železnici, případně provádět práce ručně za provozu.

A.8 Členění přípravné dokumentace

A Průvodní zpráva

B Souhrnná část

C Situace stavby

C. 1 Přehledná situace stavby

C. 2 Koordinační situace stavby

D Technologická část

D. 1 Železniční zabezpečovací zařízení

D. 1. 3. Přejezdové zabezpečovací zařízení

D. 1. 3. 1 PS 01 PZS v km 14,836

D. 2 Železniční sdělovací zařízení

D. 2. 1 PS 02 ŽST Neratovice, kabelizace

E Stavební část

E. 1 Inženýrské objekty

E. 1. 3 Železniční přejezdy

E. 1. 3. 1 SO 01 Přejezd v km 14,836

E. 2 Pozemní stavební objekty – neobsazeno

E. 3 Trakční a energetická zařízení

E. 3. 6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

E. 3. 6. 1 SO 31 Přípojka nn

G Náklady stavby

G. 1 Souhrnný rozpočet

G. 2 Rozpočty SO a PS

G. 3 Ekonomické hodnocení

H Doklady

H. 1 Zadávací podklady

H. 2 Vyjádření správců sítí

H. 3 Doklady o projednání

I Geodetická dokumentace

I. 1 Technická zpráva

I. 2 Majetkoprávní část

I. 3 Geodetické a mapové podklady

J Průzkumy