




Operační program
Doprava



Evropská unie
Investice do vaší budoucnosti
Fond soudržnosti

Stavba: 1.Stavba - Výstavba PZS Chrást u Plzně - Stupno v km 12,637 a 12,846

B. Souhrnná část

1	Obnovení stavebního povolení	Z19-005	02/2019	Ing. Ivan Nový
Změna:	Název změny:	Číslo zakázky:	Datum:	Provedl:
Autorizovaný projekt.	Vedoucí projektu	Technický projektant	Dokladový projektant	Projekční kancelář:
Ing. Josef Hrnčíř	Ing. Josef Hrnčíř	Petr Steiner	Jitka Hrázská	 TECHNIKA s.r.o. Klatovská 100/863, 301 00 Plzeň
Kraj: Plzeňský		Stavební úřad: DÚ Praha		
Investor:		SŽDC, s.o., Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9		
Název stavby:		Přejezdy v úseku Chrást u Plzně - Radnice 1.Stavba - Výstavba PZS Chrást u Plzně - Stupno v km 12,637 a 12,846		
B. Souhrnná část		Číslo zakázky		Z15-029
		Datum		05/2015
		Účel		PSŘ
		Počet listů		-
		Číslo výkresu		1B

B. SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH :

- B.1 Souhrnná technická zpráva
 - B.1.1 Zhodnocení staveniště
 - B.1.2 Průzkumy a podklady
 - B.1.3 Ochranná pásma
 - B.1.4 Koncepce stavby
 - B.1.4.1 Účel stavby
 - B.1.4.2 Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby
 - B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení
 - B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO
 - B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby
 - B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje
 - B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci
 - B.1.4.8 Napojení na dopravní systém
 - B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění
 - B.1.4.10 Bezpečnost práce
 - B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby
 - B.1.4.12 Podmiňující předpoklady
 - B.1.4.13 Statické výpočty
 - B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek
 - B.1.6 Příprava pro výstavbu
 - B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)
 - B.1.8 Výjimky z předpisů a norem
- B.2 Provozní a dopravní technologie
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby
- B.5 Energetické výpočty
- B.6 Protikoroze ochrana
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí
- B.8 Dopravní opatření
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL
- B.10 Úspora energie a ochrana tepla
- B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí
- B.12 Ochrana obyvatelstva
- B.13 Bezbariérové užívání

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu v km 12,637 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 421/1 a k.č. 346.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost v daném úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400 m.

Dále se jedná o rekonstrukci železničního přejezdu v km 12,846 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 475 a k.č. 328.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost v daném úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400 m.

Jednokolejná železniční trať Chrást u Plzně - Radnice je dle usnesení vlády č.766 ze dne 20.prosince 1995 regionální trať.

Začátek a konec stavby je určen dle stavebních prací – začátek v žkm 12,0 a konec v km 13,255.

V rámci stavby je počítáno s pokládkou nové HDPE trubky 40 pro OK a metalického kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8 do kabelových tras mezi km 12,0 a 13,377.

Stavební práce budou probíhat za provozu, o vlakových přestávkách a traťových výlukách.

V prostoru staveniště se nacházejí podzemní i nadzemní inženýrské sítě. Inženýrské sítě jsou zakresleny v situaci 1:1000 -- v.č. 1C-0501 - Koordinační situace stavby 1 : 1000 a 1C-0502 – Koordinační situace stavby 1 :1000.

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

Hodnocení staveniště z hlediska životního prostředí je řešeno v bodu B.3 Vliv stavby na životní prostředí v této Souhrnné části.

B.1.2 Průzkumy a podklady

- v rámci zpracování dokumentace byla provedena jednání, ze kterých jsou vytvořeny zápisy a jsou doloženy v této dokumentaci.
- v rámci přípravy stavby byla provedena pochůzka
- geotechnický průzkum pro tento stupeň dokumentace je požadován a byl proveden. Bylo provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro dokumentaci projektového souhrnného řešení stavby.
- zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC s.o.. Předpokládaná plocha cca 20 m².
- pro zpracování dokumentace bylo použito těchto podkladů :
- situace obvodu stavby v měřítku 1: 1000 – snímky katastrální mapy byly zakoupeny na Katastrálním úřadu pro Plzeňský kraj, Katastrální pracoviště Plzeň.
- údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny projektantem a byly ověřeny správci a jsou přiloženy v dokladové části projektové dokumentace. Inženýrské sítě byly informativně zakresleny do koordinačních situací stavby.
- před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řádů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.
- v rámci zpracování projektové dokumentace bylo vypracováno geodetické zaměření prostoru stavby dle platných směrnic.
- v rámci stavby bylo provedeno určení skládky odpadů - dokumentace doporučuje skládku společnosti AZS98 s.r.o. Plzeň, RC Rokycany, vzdálená cca 15km.

B.1.3 Ochranná pásma

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem :
 - ČEZ Distribuce a.s. – NN

- ČEVAK a.s. – vodovody a kanalizace
- Telefónica Czech Republic a.s.
- seznam a vyjádření správců sítí je součástí dokladové části této dokumentace – viz. H. Doklady. Podmínky popsané v jednotlivých vyjádřeních je nutné respektovat.
- stavba se nenachází v blízkosti chráněné krajinné oblasti. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.
- Stavba se nachází na pozemku SŽDC, s.o., k.č. 343/3, 343/4 a 400/1.
- Stavbou bude dotčen pozemek ve vlastnictví Povodí Vltavy, státní podnik k.č. 2618/2 v k.ú. Chrást u Plzně – kabelová trasa bude vedena po stávajícím mostě – nebude zasahovat přímo na pozemek.
- Z důvodu provedení pokládky provizorní komunikace (jedná se o paralelní vozovku vedle rekonstruovaného přejezdu v km 12,846 pro zabezpečení jediné příjezdové komunikace do části obce Telín), bude proveden dočasný zábor na pozemku:
 - p.č. 328 v k.ú Smědčice – vlastnictví obec Smědčice
 - p.č. 328 v k.ú Smědčice – vlastnictví obec Smědčice
 - p.č. 360/1 v k.ú Smědčice – vlastnictví Osecká zemědělská a obchodní společnost, a.s
 - p.č. 476/2 v k.ú Smědčice – vlastnictví Martínek Vlastimil
 - p.č. 879/2 v k.ú Smědčice – vlastnictví SB reality spol. s.r.o.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku a v prostoru staveniště se nachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby nedojde k jejímu kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů.
- při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

km 12,637 – PZS P450

Účelem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu P450 v žkm 12,637 na trati Chrást u Plzně - Radnice. Jednokolejná železniční trať Chrást u Plzně – Radnice je dle usnesení vlády č.766 ze dne 20.prosince 1995 regionální trať.

V rámci stavby dojde k výstavbě dvou nových výstražníků jednoduchých A a B bez závor a jednoho nového reléového domku RD PZS. Zároveň bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu.

Dojde tím ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

Dále budou osazeny dva nové přejezdníky X123 a X132.

km 12,846 – PZS P451

Účelem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v místě stávajícího železničního přejezdu P451 v žkm 12,846 na trati Chrást u Plzně - Radnice. Jednokolejná železniční trať Chrást u Plzně – Radnice je dle usnesení vlády č.766 ze dne 20.prosince 1995 regionální trať.

V rámci stavby dojde k výstavbě dvou nových výstražníků jednoduchých A a B bez závor a jednoho nového reléového domku RD PZS. Zároveň bude provedena rekonstrukce železničního přejezdu.

Dojde tím ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

V rámci stavby je počítáno s pokládkou nové HDPE trubky 40 pro OK a metalického kabelu TCEPKPFLEY 10x4x0,8 do kabelových tras mezi km 12,0 a 13,377.

Umístění stavby :

Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu v žkm 12,637 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 421/1 a 346.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost v daném úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400 m.

Zařízení nového PZS v km 12,637 bude umístěno v novém betonovém reléovém domku RD PZS se sedlovou střechou, který bude umístěn v žkm 12,644 vlevo za přejezdem ve směru staničení v zeleném pásu.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle Technické specifikace č.2/2007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.11.2007.

Kontrolní a ovládací prvky musí být v souladu s předpisem SŽDC Z2 příloha 5.

Dále se jedná o rekonstrukci železničního přejezdu v žkm 12,846 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 475 a 328.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost v daném úseku je 60 km/h, zábrzdná vzdálenost 400 m.

Zařízení nového PZS v km 12,846 bude umístěno v novém betonovém reléovém domku RD PZS se sedlovou střechou, který bude umístěn v žkm 12,833 vpravo před přejezdem ve směru staničení v zeleném pásu.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle Technické specifikace č.2/2007-Z, vydané pod č.j. 32729/07-OP s účinností od 1.11.2007.

Kontrolní a ovládací prvky musí být v souladu s předpisem SŽDC Z2 příloha 5.

B.1.4.2 Přehled o dodržování obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby

- Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách č. 266 / 94 Sb. a podmínky uvedené v příslušných vyhláškách SŽDC. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci.
- Pro stavbu na dráze platí ve všech jejích částech podmínky uvedené v Technických a kvalitativních podmínkách SŽDC, schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

- požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na kterou jsou vydány vzorové listy SŽDC, TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.
- vzhledem k povaze stavby nejsou kladeny zvláštní požadavky na architektonicko-urbanistické řešení.
- Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽDC.
- Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC, železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce SŽDC Bp1.
- Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 26 50 ed.2 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu mimo obec.

B.1.4.4 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

Členění objektů a souborů :

- PS 1.01.1 PZS v km 12,637
- PS 1.01.2 PZS v km 12,846
- SO 1.01.1 Přejezdová konstrukce v km 12,637
- SO 1.01.2 Přejezdová konstrukce v km 12,846
- SO 1.02.1 Elektrická přípojka v km 12,637
- SO 1.02.2 Elektrická přípojka v km 12,846

PS 1.01.1 – PZS v km 12,637

IC ŽP P450

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 12,637 na trati Chrást u Plzně - Radnice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“ jednoduchých, bez závor. Přejezd bude z obou stran kryt přejezdnicí. Tyto přejezdnicí budou zároveň kryt i přejezd v km 12,846. Přejezdnicí v základním stavu budou ukazovat návěst „otevřený přejezd“. Před přejezdnicí bude na vzdálenost 200m umístěno upozorňovací doplněné číslicí 2.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky (počítače náprav nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel). Pro oba přejezdy bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku žel. přejezdu PZS v km 13,852 (zast. Sedlecko) – navazující stavba.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku se sedlovou střechou o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu v km 12,644 vlevo za přejezdem ve směru staničení. Nový RD bude umístěn cca 6,5 m od osy koleje.

Reflexní výstražné kříže budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav.

Na základě výpočtů pro traťovou rychlost 60 km/h bude přejezd spouštěn z nových spouštěcích bodů, konkrétně to znamená v tomto případě, že vlastní přejezd bude spouštěn ve směru na Radnice z počítačového bodu PB1 (spouštěcí bod v km 12,0) a ve směru na Chrást z počítačového bodu PB7 (spouštěcí bod v km 13,415) – oba tyto ovládací body jsou společné pro spouštění tohoto žel. přejezdu a žel. přejezdu v km 12,846 (PS 1.01.2). Ovládání jednotlivých PZS je patrné z výkresu č. 0200.

Pro napájení RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 1.02.1 – Elektrická přípojka v km 12,637. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový el. pilíř, se samostatným měřením pro zabezpečovací zařízení daného železničního přejezdu.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

V RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat s možností místního připojení k záznamovému zařízení v provedení s přenosem GSM.

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC, zejména dle předpisu SŽDC T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

PS 1.01.2 – PZS v km 12,846

ICŽP P451

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k vybudování nového světelného přejezdového zabezpečovacího zařízení s pozitivní signalizací typu 3SBL dle ČSN 342650 ed.2 v místě stávajícího železničního přejezdu v km 12,846 na trati Chrást u Plzně - Radnice. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových výstražníků „A“, „B“, bez závor. Přejezd bude z obou stran kryt přejezdnicí. Tyto přejezdnicí budou zároveň kryt i přejezd v km 12,637. Přejezdnicí v základním stavu budou ukazovat návěst „otevřený přejezd“. Před přejezdnicí bude na vzdálenost 200m umístěno upozorňovací doplněné číslicí 2.

Pro spolupůsobení jízdy vlaků budou zřízeny počítače náprav se směrovými účinky (počítače náprav nové generace s automatickou regulací parametrů venkovních čidel). Pro oba přejezdy bude technologie počítačů náprav umístěna v technologickém domku žel. přejezdu PZS v km 13,852 (zast. Sedlecko) – navazující stavba.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do nového betonového domku se sedlovou střechou o rozměrech 3,2m x 2,2m umístěného v blízkosti přejezdu v km 12,833 vpravo před přejezdem ve směru staničení. Nový RD bude umístěn cca 5,5 m od osy koleje. Reflexní výstražné kříže budou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Na základě výpočtů pro traťovou rychlost 60 km/h bude přejezd spouštěn z nových spouštěcích bodů, konkrétně to znamená v tomto případě, že vlastní přejezd bude spouštěn ve směru na Radnice z počítačového bodu PB1 (spouštěcí bod v km 12,0) a ve směru na Chrást z počítačového bodu PB7 (spouštěcí bod v km 13,415) oba spouštěcí body jsou společné pro spouštění žel. přejezdu v km 12,637 (PS 1.01.1) a tohoto žel. přejezdu (PS 1.01.2). Ovládání jednotlivých PZS je patrné z výkresu č. 0200.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav.

Pro napájení RD bude vybudována nová elektrická přípojka, která je řešena samostatným stavebním objektem SO 1.02.2 – Elektrická přípojka v km 12,846. Pro novou elektrickou přípojku bude vybudován nový el. pilř, se samostatným měřením pro zabezpečovací zařízení daného železničního přejezdu.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

V RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat s možností místního připojení k záznamovému zařízení v provedení s přenosem GSM.

Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Nové zařízení musí být řádně přezkoušeno dle platných norem a předpisů SŽDC, zejména dle předpisu SŽDC T200 a na zařízení musí být vydán průkaz určeného technického zařízení UTZ. Jedná se o stavbu dráhy.

SO 1.01.1 Přejezdová konstrukce v km 12,637

Železniční svršek pro žel. přejezd v km 12,637

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení kolejového pole tv. T na dř. pražcích v celkové délce 25 m a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na

nových pražcích betonových s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozií úpravou).

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude štěrkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Rovněž v úseku, kde je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje bude štěrkové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru. V místě vlastního železničního přejezdu bude kolejové lože zapuštěné.

Směrové a výškové úpravy

Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK a z požadavků investora. Směrové a výškové úpravy v dotčeném úseku jsou navrženy dle požadavku zadavatele i na vyrovnaní koleje mezi železničními přejezdy 12,637 a 12,846. Návrhem nebudou měněny stávající parametry složeného oblouku. Kolej je v celé délce bez převýšení.

Výškové úpravy vycházejí z naměřených hodnot TK a ze stávajícího stavu.

Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v dotčeném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje km 12,600 – 12,900“.

Žel. spodek pro železniční přejezd v km 12,637

Všeobecně

V současnosti v místě přejezdu km 12,637 neexistuje odvodnění železničního spodku. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci zpracování této dokumentace byl proveden geotechnický průzkum. Na jeho základě byla navržena sanace železničního spodku.

Konstrukční vrstvy

Sanace železničního spodku vychází z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena na základě geotechnického průzkumu navržena na $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$.

Pro $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ bylo navrženo:

- kolejové lože fr. 32/63 tl. 550 mm
- konstrukční vrstva ze štěrkodrti tl. 500 mm
- filtrační geotextílie na ztuhlenné zemní pláni

Rozsah navržené sanace je zřejmý ze situace stavby a zahrnuje hlavně prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí. ZKPP před a za přejezdem je navržena v délce 5,0 m.

Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5% do navrženého trativodu.

Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vpravo koleje, jehož součástí jsou dvě šachty. Spád trativodního potrubí je navržen 5‰ ve směru staničení. Vyústění trativodu je přes svodné potrubí ven na drážní těleso a zakončeno monolitickou výústí.

Délka navrženého trativodu je 16,0 m, délka svodného potrubí 9,500 m.

Přejezdová konstrukce v km 12.637

Železniční přejezd se nachází v celé své délce v oblouku $r=1400 \text{ m}$ bez převýšení.

Železniční přejezd bude železobetonový, s použitím vnitřních i vnějších železobetonových panelů a závěrných zídek. Železobetonové panely jsou navrženy v modulu

1,2 m. Panely budou uloženy dle specifikací konkrétního výrobce. Šířka přejezdu v ose koleje je 6,0 m.

Pozemní komunikace bude rekonstruována v nutném rozsahu. Šířka komunikace se návrhem nemění.

Skladba komunikace :

ABS III.	tl. 0,050 m
ABVH III.	tl. 0,050 m
OK I.	tl. 0,120 m

Na obou stranách je navrženo zakončit úpravy komunikace a napojení na nezpevněnou komunikaci chodníkovým obrubníkem osazeným naležato.

Odvodnění přejezdu

Odvedení srážkové vody mimo komunikaci je zajištěno příčným spádem komunikace.

Vpravo koleje je navržen příčný monolitický kompozitní odvodňovací žlab 0,25/0,35 m, třída zatížení F900 pro zachycení srážkových vod z komunikace. Spád odvodnění žlabu je ke krajnici komunikace, s následným odvodněním zachycených vod přes nově osazené příkopové tvárnice mimo prostor koleje a komunikace.

Úprava pozemních komunikací

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace (stávající asfalt). Stávající šíře komunikace je 2,50 m a bude zachována.

Skladba vozovky před a za přejezdem :

ABS III.	tl. 0,050 m
ABVH III.	tl. 0,050 m
OK I. A II.	tl. 0,120 m

Komunikace bude rekonstruována 8,24 m od osy koleje vlevo trati a 7,90 m vpravo trati.

SO 1.01.2 Přejezdová konstrukce v km 12,846

Železniční svršek pro žel. přejezd v km 12,846

Železniční svršek bude v místě přejezdu nový. Je navrženo snesení kolejového pole tv. T na dř. pražcích v celkové délce 25 m a vložení nového kolejového pole tv. 49E1 na nových pražcích betonových s žebrovými podkladnicemi (upevnění tuhé s antikorozní úpravou).

Kolejové lože bude zřízeno v tl. 0,35 m pod ložnou plochou pražců. V celém úseku snesené koleje bude šterkové lože nové a upravené na předepsaný tvar. Rovněž v úseku, kde je navržena směrová a výšková úprava stávající koleje bude šterkové lože doplněno a upraveno do předepsaného tvaru. V místě vlastního železničního přejezdu bude kolejové lože zapuštěné.

Směrové a výškové úpravy

Směrové a výškové úpravy vycházejí ze stávajícího stavu GPK a z požadavků investora. Směrové a výškové úpravy v dotčeném úseku jsou navrženy dle požadavku zadavatele i na vyrovnání koleje mezi železničními přejezdy 12,637 a 12,846. Kolej je v celé délce bez převýšení.

Výškové úpravy vycházejí z naměřených hodnot TK a ze stávajícího stavu.

Rozsah a podrobnosti k výškovým úpravám v dotčeném úseku jsou podrobně znázorněny v příloze „Podélný profil koleje km 12,600 – 12,900“.

Žel. spodek pro železniční přejezd v km 12,846

Všeobecně

V současnosti v místě přejezdu km 12,846 neexistuje odvodnění železničního spodku. Rovněž odvodnění úseku koleje před a za vlastním přejezdem je nevyhovující. V rámci zpracování této dokumentace byl proveden geotechnický průzkum. Na jeho základě byla navržena sanace železničního spodku.

Konstrukční vrstvy

Sanace železničního spodku vychází z požadavků daných zadáním. Sanace byla navržena na základě geotechnického průzkumu navržena na $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$.

Pro $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ bylo navrženo:

- kolejové lože fr. 32/63 tl. 550 mm
- konstrukční vrstva ze štěrkodrti tl. 500mm
- filtrační geotextilie na zhutněné zemní pláni

Rozsah navržené sanace je zřejmý ze situace stavby a zahrnuje hlavně prostor pod nově navrženou přejezdovou konstrukcí. ZKPP před a za přejezdem je navržena v délce 5,0 m.

Úklon jednotlivých vrstev sanace bude 5% do navrženého trativodu.

Odvodnění

Odvodnění žel. spodku je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vlevo koleje, jehož součástí je jedna vrcholová šachta. Spád trativodního potrubí je navržen 5‰ proti směru staničení. Vyústění trativodu je přímo do přeprofilovaného příkopu a zakončeno monolitickou výústí dle Ž 3.1. Odvodnění komunikace je přes prahovou vpust' 6,4m od osy trati v ose komunikace. Prahová vpust' je vyvedena přes příkopové tvárnice TZZ4 na hranu příkopu v délce 3,4m. Vpravo trati bude zhotoven propustek o délce 11,4m ve sklonu 3% proti staničení. Propustek bude napojen do zpevněného příkopu z příkopových tvární TZZ4 v délce před 4,9m a za 6m. Čela propustku budou z kamenného obkladu uloženého do betonového lože zpevněné KARI sítí. Trouba propustku bude DN 400 plastová ze dvou kusů spojené v přesuvce, trouba bude obetonována. Osa propustku se nachází 3,3m od osy koleje. Veškeré specifikace jsou součástí výkresové dokumentace.

Délka navrženého trativodu je 11,4 m.

Současně je navrženo přeprofilování stávajícího příkopu vpravo i vlevo v dl. 53 m a 50m ve směru proti staničení a po směru staničení v 10m a 3m dle výkresové dokumentace. Přeprofilování spočívá v obnovení funkce příkopu a odstranění nánosů a pozůstatku z čištění v minulých letech.

Přejezdová konstrukce v km 12.846

Železniční přejezd se nachází v celé své délce v oblouku $r=942 \text{ m}$ bez převýšení.

Železniční přejezd bude železobetonový, s použitím vnitřních i vnějších železobetonových panelů a závěrných zidek. Železobetonové panely jsou navrženy v modulu 1,2 m. Panely budou uloženy dle specifikací konkrétního výrobce. Šířka přejezdu v ose koleje je 6,0 m.

Pozemní komunikace bude rekonstruována v nutném rozsahu. Šířka komunikace se návrhem nemění.

Skladba komunikace :

ABS III.	tl. 0,050 m
ABVH III.	tl. 0,050 m
OK I.	tl. 0,120 m

Na obou stranách je navrženo zakončit úpravy komunikace a napojení na nezpevněnou komunikaci chodníkovým obrubníkem osazeným naležato.

Odvodnění přejezdu

Odvedení srážkové vody mimo komunikaci je zajištěno příčným spádem komunikace.

Vlevo koleje rovnoběžně s kolejí ve vzdálenosti 6,25 m od osy koleje je navržen příčný monolitický kompozitní odvodňovací žlab 0,25/0,35 m, třída zatížení F900 pro zachycení srážkových vod z komunikace. Spád odvodnění žlabu je ke krajnici komunikace, s následným odvodněním zachycených vod přes nově osazené příkopové tvárnice mimo prostor koleje a komunikace.

Úprava pozemních komunikací

Před a za vlastním přejezdem je navržena úprava stávající komunikace (stávající asfalt). Stávající šíře komunikace je 2,50 m a bude zachována.

Skladba vozovky před a za přejezdem :

ABS III.	tl. 0,050 m
ABVH III.	tl. 0,050 m
OK I.	tl. 0,120 m

Komunikace bude rekonstruována 8,24 m od osy koleje vlevo trati a 7,76 m vpravo trati.

SO 1.02.1 Elektrická přípojka v km 12,637

V rámci stavby bude provedena nová elektrická přípojka z distribuční soustavy společnosti ČEZ Distribuce, a.s.

Tato přípojka bude sloužit pro nový elektrorozvaděč v km 12,644, umístěný u nového reléového domku na straně směrem ke koleji.

Tento rozvaděč bude sloužit pro napájení nového zabezpečovacího zařízení dotčeného železničního přejezdu v km 12,637.

Napojení nového elektrického rozvaděče bude provedeno z nového elektroměrového rozvaděče, instalovaného v rámci stavby PS 1.01.2 PZS, umístěného v km 12,846 v km 12,833 u nového RD.

Z tohoto rozvaděče (ze vstupních svorek nového jističe před elektroměrem pro přejezd P451) bude vyveden nový silový kabel AYKY-J 4x10mm², který bude veden novou kabelovou trasou, společně se zabezpečovacími kabely, směrem k přejezdu v km 12,637, kde bude následně ukončen na svorkách před elektroměrem v novém elektroměrovém rozvaděči umístěném u paty nového RD v km 12,644 pro daný přejezd.

Rozhraní mezi distributorem ČEZ Distribuce, a.s. a SŽDC, s.o., SEE zde tvoří výstupní svorky nového elektroměru.

V celé své délce bude kabel uložen do betonových žlabů.

Nový elektroměrový rozvaděč RE1 bude umístěn v km 12,644 v těsné blízkosti nového RD ve vzdálenosti 5m od osy koleje.

Rozvaděč bude přístupný z prostoru od žel. přejezdu. Pro nový elektroměrový rozvaděč RE1 bude vybudován nový betonový základ, ve kterém budou ponechány dva otvory o průměru 90 mm na každou stranu pro zatažení kabelů a uzemnění. Nový elektroměrový rozvaděč RE1 bude sestaven z jednoho rozvaděče PER1 a rozvaděče SS 100, z tohoto elektroměru bude prováděn odečet spotřeby el. energie pro nový RD.

Vedle tohoto rozvaděče bude umístěn nový rozvaděč PRS1, ve kterém bude výstroj pro přepínání napájení z distribuční sítě (SÍŤ) nebo náhradního zdroje (AGREGÁT).

Zde bude rozhraní mezi SŽDC, s.o., SEE a SŽDC, s.o., SSZT tvořeno vstupními svorkami hlavního vypínače S.

Tato rozvaděčová sestava bude provedena ve variantě umístění v plastovém pilíři.

V RE1 bude nový kabel AYKY zaveden přes rozvaděč SS 100 do nového elektroměrového rozvaděče PER1, kde bude ukončen na novém hlavním jističi před elektroměrem. Jako hlavní jistič před elektroměrem bude použit jistič 3x20A s vypínací charakteristikou "B" a s nezáměnným označením jmenovité hodnoty proudu. V rozvaděči RE1 bude osazen hlavní elektroměr.

V rozvaděči SS100 budou osazeny nožové pojistky 40A.

Nová elektrická přípojka spadá dle specifikace důležitosti do 1. kategorie důležitosti (dle ČSN 37 6605 ed.2).

Napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) je posuzováno ve smyslu předpisu SŽDC E8.

SO 1.02.2 Elektrická přípojka v km 12,846

V rámci stavby bude provedena nová elektrická přípojka z distribuční soustavy ČEZ Distribuce, a.s.

Tato přípojka bude sloužit pro nový elektrorozvaděč v km 12,833, umístěný u nového reléového domku na straně směrem ke koleji.

Tento rozvaděč bude sloužit pro napájení nového zabezpečovacího zařízení dotčeného železničního přejezdu v km 12,846.

Napojení nového elektrického rozvaděče bude provedeno z nového elektroměrového rozvaděče v km 13,377 (řešeno v PS 2.01.1 – PZS v km 13,391 a SO 2.02.1 Elektrická přípojka v km 13,391), konkrétně ze vstupních svorek hlavního jističe před elektroměrem.

Z výše uvedeného elektroměrového rozvaděče bude tedy vyveden nový silový kabel AYKY-J 4x50 mm².

Ten bude následně veden zemí ve společné trase se zabezpečovacími kabely směrem k železničnímu přejezdu P451 v km 12,846, respektive do km 12,833, kde bude umístěn nový reléový domek pro vlastní PZS a u něj nový elektroměrový rozvaděč.

Kabel bude v daném km následně ukončen v tomto novém pilířovém rozvaděči pro napájení nového reléového domku pro přejezd v km 12,846.

Rozhraní mezi distributorem ČEZ Distribuce, a.s. a odběratelem SŽDC, s.o., SEE zde tvoří výstupní svorky elektroměru.

V celé své délce bude kabel uložen do betonových žlabů.

Nový elektroměrový rozvaděč RE1 bude umístěn v km 12,833 v těsné blízkosti nového RD ve vzdálenosti 5m od osy koleje.

Rozvaděč bude přístupný z prostoru od žel. přejezdu. Pro nový elektroměrový rozvaděč RE1 bude vybudován nový betonový základ, ve kterém budou ponechány dva otvory o průměru 90 mm na každou stranu pro zatažení kabelů a uzemnění. Nový elektroměrový rozvaděč

RE1 bude sestaven z jednoho rozvaděče PER1 a rozvaděče SS 100, z tohoto elektroměru bude prováděn odečet spotřeby el. energie pro nový RD.

Vedle tohoto rozvaděče bude umístěn nový rozvaděč PRS1, ve kterém bude výstroj pro přepínání napájení z distribuční sítě (SÍT) nebo náhradního zdroje (AGREGÁT).

Zde bude rozhraní mezi SŽDC, s.o., SEE a SŽDC, s.o., SSZT tvořeno vstupními svorkami hlavního vypínače S.

Tato rozvaděčová sestava bude provedena ve variantě umístění v plastovém pilíři.

V RE1 bude nový kabel AYKY zaveden přes rozvaděč SS 100 do nového elektroměrového rozvaděče PER1, kde bude ukončen na novém hlavním jističi před elektroměrem. Jako hlavní jistič před elektroměrem bude použit jistič 3x20A s vypínací charakteristikou "B" a s nezáměnným označením jmenovité hodnoty proudu. V rozvaděči RE1 bude osazen hlavní elektroměr.

Nová elektrická přípojka spadá dle specifikace důležitosti do 1. kategorie důležitosti (dle ČSN 37 6605 ed.2).

Napájení zabezpečovacího zařízení (NZZ) je posuzováno ve smyslu předpisu SŽDC E8.

Provozní soubory a stavební objekty na sebe navazují a nelze je provádět samostatně.

Limitujícím prvkem je poskytnutí výluk vlakové dopravy. Z tohoto důvodu je nutno stavbu zařadit do plánu výluk s pevným datem s ohledem na provoz vnitrostátní osobní přepravy. Vzhledem k použitým materiálům není vhodné provádět stavbu při teplotě nižší než +4°C.

B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu (užívání) a předpokládané lhůty výstavby

Při provádění výstavby se předběžně doporučuje následující postup stavebních prací :

1. kabelizace, elektrická přípojka
2. kolejové úpravy – provedení stavební části
3. osazení výstražníků, návěstidel
4. závěrečné úpravy v okolí železničního přejezdu
5. doplnění a úpravy reléových stojanů
6. přepojení, provedení oživení, přezkoušení a aktivace zařízení
7. demontáže

Dodavatel stavby bude určen na základě výběrového řízení, součástí bude doprojektování souhrnného řešení stavby (DPSŘ) a vypracování harmonogramu výstavby, který bude schválen investorem a budoucím uživatelem.

Podle zákona o drahách č. 266/94Sb. jsou ve stavbě stavební objekty pouze charakteru „stavby dráhy“. U těchto objektů a provozních souborů musí být způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřena technicko – bezpečnostní zkouškou a zkušebním provozem. Rozsah a podmínky TBZ a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis tj. vyhl. 177/95Sb.

Zkušební provoz se zavede po provedení TBZ, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad v Plzni. Předpokládaná doba zkušebního provozu je 6 měsíců.

Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný Drážní úřad.

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců. Zahájení a ukončení stavby je v roce 2015.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

V rámci stavby bude provedena nová elektrická přípojka pro nový reléový domek RD PZS v km 12,644. RD PZS v km 12,644 bude napojen novým kabelem z RE1. Přípojka bude provedena novým kabelem CYKY.

Celkový příkon pro RD PZS je 3,0 kW.

Dále bude v rámci stavby provedena nová elektrická přípojka pro nový reléový domek RD PZS v km 12,833. RD PZS v km 12,833 bude napojen novým kabelem z RE1. Přípojka bude provedena novým kabelem CYKY.

Celkový příkon pro RD PZS je 3,0 kW.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Odvodnění žel. spodku (SO 1.01.1) je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vpravo koleje, jehož součástí jsou dvě šachty. Spád trativodního potrubí je navržen 5‰ ve směru staničení. Vyústění trativodu je přes svodné potrubí ven na drážní těleso a zakončeno monolitickou výústí.

Délka navrženého trativodu je 16,0 m, délka svodného potrubí 9,500 m.

Odvodnění žel. spodku (SO 1.01.2) je navrženo trativodem DN 150 mm navrženým vlevo koleje, jehož součástí je jedna vrcholová šachta. Spád trativodního potrubí je navržen 5‰ proti směru staničení. Vyústění trativodu je přímo do přeprofilovaného příkopu a zakončeno monolitickou výústí dle Ž 3.1. Odvodnění komunikace je přes prahovou vpust' 6,4m od osy trati v ose komunikace. Prahová vpust' je vyvedena přes příkopové tvárnice TZZ4 na hranu příkopu v délce 3,4m. Vpravo trati bude zhotoven propustek o délce 11,4m ve sklonu 3‰ proti staničení. Propustek bude napojen do zpevněného příkopu z příkopových tvární TZZ4 v délce před 4,9m a za 6m. Čela propustku budou z kamenného obkladu uloženého do betonového lože zpevněné KARI sítí. Trouba propustku bude DN 400 plastová ze dvou kusů spojené v přesuvce, trouba bude obetonována. Osa propustku se nachází 3,3m od osy koleje. Veškeré specifikace jsou součástí výkresové dokumentace.

Délka navrženého trativodu je 11,4 m.

Současně je navrženo přeprofilování stávajícího příkopu vpravo i vlevo v dl. 53 m a 50m ve směru proti staničení a po směru staničení v 10m a 3m dle výkresové dokumentace. Přeprofilování spočívá v obnovení funkce příkopu a odstranění nánosů a pozůstatku z čištění v minulých letech.

Stavbou nebudou dále produkovány žádné odpadní vody a ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

V rámci stavby nedochází k napojení na dopravní systém. Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu ve stávajícím místě.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

V rámci stavby není počítáno s novou (náhradní) výsadbou. V místech výkopu v zeleném pásu se předpokládá úprava osetím travou dle ČSN 83 9061. Při úpravách povrchů je nutné provést dostatečné zhutnění.

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC, železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce § 132 – 138 a příslušné ČSN.

Vyhláška číslo 324/90Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy,
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽDC Bp1.

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

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

Zvýšené opatrnosti je třeba dbát při práci s železničními jeřáby a konat je za dozoru oprávněného pracovníka SŽDC.

Stavba (provozní soubory) bude probíhat na trati Chrást u Plzně - Radnice při výluce a i nepřetržitém provozu a proto je třeba dodržovat ustanovení SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci a navazující předpisy.

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace, údaje o splnění požadavků z projednání na bezbariérové řešení stavby

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 26 50 ed.2 z 03/2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé z důvodu umístění obou železničních přejezdů v extravilánu obce Smědčice. Železniční přejezdy nejsou řešeny jako bezbariérové.

B.1.4.12 Podmiňující předpoklady

Přeložky inženýrských sítí:

V dokladové části jsou uvedeny všechny známé inženýrské sítě, které se vyskytují v obvodu stavby. Po zjištění a zakreslení polohy stávajících sítí není nutné v rámci této stavby realizovat přeložky těchto sítí.

Připojení na stávající technické vybavení území:

Při rekonstrukci obou PZS budou vybudovány nové elektrické přípojky.

Jiná omezující opatření:

Tato nejsou. Práce o vlakových přestávkách a výlukách je nutné řešit operativně ve spolupráci dodavatele s dopravními zaměstnanci a investorem.

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC, s.o..

Práce o vlakových přestávkách a výlukách bude nutné řešit operativně ve spolupráci dodavatele

s dopravními zaměstnanci a investorem.

Provozní soubory a stavební objekty bude nutné provádět ve výluce železniční dopravy.

Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Předpokládaná doba výluk

- 2x 5 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu.

- 2x 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nových PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení byly nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nových PZS musí dojít k zavedení traťové rychlosti 60km/h.

Silniční uzavírka přejezdu

5 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb..

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky jsou navrženy a projednány v rámci této dokumentace. DIO je doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

Zabezpečení vodního hospodářství

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.4.13 Statické výpočty

S ohledem na to, že v rámci stavby jsou prováděny pouze výkopy, umístění nových RD na patky a rekonstrukce železničního přejezdu, nejsou řešeny statické výpočty.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Rozhodnutí o umístění stavby není řešeno. Pro stavbu bude vydáno pouze Stavební povolení.

Podmínky posuzovacího protokolu k přípravné dokumentaci č.j. 14600/2014/SSZ/ÚT2-TM ze dne 3.10.2014 byly dodrženy:

- 1) je dodrženo
- 2) je dodrženo
- 3) je dodrženo
- 4) je dodrženo
- 5) je dodrženo
- 6) je dodrženo
- 7) je dodrženo
- 8) je dodrženo
- 9) je dodrženo
- 10) je určeno
- 11) je respektováno
- 12) je respektováno
- 13) je respektováno
- 14) je obsahem této dokumentace
- 15) požadavek je zapracován do požadavků na zhotovitele stavby
- 16) je dodrženo
- 17) je splněno

- 18) je splněno
- 19) požadovaná vyjádření jsou součástí této projektové dokumentace
- 20) je splněno
- 21) název stavby je uváděn dle Smlouvy o dílo č. E618-S-5026/2014/sij ze dne
- 22) je respektováno
- 23) je respektováno

Dokumentace projektového souhrnného řešení stavby je vypracována v souladu s přípravnou dokumentací této stavby.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Celá stavba je situována na pozemcích SŽDC, s.o.

K trvalému ani dočasnému záboru zemědělského ani půdního fondu nedojde.

Zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC, s.o.. Předpokládaná plocha cca 20 m².

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC.

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC, s.o., (k.ú. Smědčice a Chrást u Plzně).

Území, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu železniční trati a nacházejí se zde inženýrské sítě.

Likvidace porostů

V rámci stavby bude prováděna pouze likvidace náletových porostů.

Odstraňování odpadů

Likvidace odpadů je řešena v tomto odstavci

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením vyhlášky č. 383/2001Sb. o podrobnostech nakládání s odpady a dle katalogu odpadů.

Odstraňování odpadů je prováděno dle vyhlášky č. 381/2001Sb. kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorie O – ostatní , jedná se o číslo odpadu 170405 – železný šrot (výstražníku a skříní). A odpady, N – nebezpečné, kde se jedná o číslo odpadu 170301 – odpad bitumenu a asfaltu, rozebrání živičného krytu zde nebude.

V rámci stavby bylo provedeno určení skládky odpadů - dokumentace doporučuje skládku společnosti AZS98 s.r.o. Plzeň, RC Rokycany, vzdálená cca 15km.

Nebezpečné odpady jsou označeny „*“ . Stručný výtah:

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- 17 01 01 – beton
- 17 01 02 – cihly
- 17 03 01* - asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 – asfalt
- 17 05 03* - zemina nebo kamení obsahující nebezpečné látky
- 17 05 04 – zemina nebo kamení
- 17 05 07* - štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04 – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 07* - štěrky ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 17 02 04* – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
 - 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
 - 17 04 02 – hliník
 - 17 04 05 – železo a ocel
 - 17 04 07 – směsné kovy
 - 17 04 09* - kovový odpad znečištěný nebezpečnými látkami
 - 17 04 10* - kabely obsahující ropné látky, uhelný dehet a jiné nebezpečné látky
 - 17 04 11 – kabely
 - 17 05 07* - šterk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky
- Likvidaci odpadů zajistí dodavatel stavby na vlastní náklady.

Kategorizace a nakládání s použitými dřevěnými pražci

- u vyzískaného materiálu bude provedena kategorizace v souladu s předpisem SŽDC „S3 díl XV Železniční svršek – vyzískaný materiál železničního svršku“
- nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 7.1.2013.
- použité dřevěné pražce, pokud neslouží jako vyzískaný materiál k opětovnému použití na železnici, jsou vždy nebezpečným odpadem (katalogové číslo 17 02 04*) a nelze je poskytovat fyzickým osobám, které nejsou ve smyslu zákona o odpadech osobami oprávněnými (§ 12 odst. 3a)
- zákaz se nevztahuje na prodej právníkům osobám jako jsou zhotovitelé staveb, kteří pražce použijí k jejich původnímu účelu nebo subjekty, které jsou provozovatelem dráhy včetně občanských sdružení (právníké osoby)
- dřevěné pražce, které již nelze opětovně použít na železnici je nutno předávat oprávněným osobám, které zajistí jejich odstranění ve spalovnách nebezpečného odpadu nebo uložení na skládkách příslušné skupiny

Odběr vzorku těženého materiálu (šterk, zemina)

Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu (šterk, zemina) a kontrolní chemické analýzy tohoto vzorku v souladu s požadavky vyhlášky č. 294/2005 Sb. o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu a o změně vyhlášky č. 383/2001 Sb. Výsledky uvedených rozborů je nutno doložit současně se základním popisem odpadů během jejich ukládání na skládku.

Potřebný příkon elektrické energie bude zajištěn z nové elektrické přípojky pro nový reléový domek RD PZS v km 12,644 a pro nový reléový domek RD PZS v km 12,833.

Návrh dopravních opatření :

Předpokládaná doba výluk

- 2x 5 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu.
- 2x 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nových PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení byly nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nových PZS musí dojít k zavedení traťové rychlosti 60km/h.

V době vypnutí PZS bude na železničním přejezdu snížena traťová rychlost na 10 km/h. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků a pod komunikací pomocí protlaku.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

Silniční uzavírka přejezdu

5 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb..

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržitě výluky jsou navrženy a projednány v rámci této dokumentace. DIO je doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

V době vypnutí PZS budou přejezdy zabezpečeny pomocí přenosných dopravních značek dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. schváleného Dopravním inspektorátem Policie ČR. DIO doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Uzavírku železničního přejezdu a komunikace je dodavatel povinen neprodleně oznámit Hasičskému záchrannému sboru ČR, POLICII ČR, Rychlé záchranné službě a Městskému úřadu. V oznámení budou uvedena jména ulic a délka uzavírky.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí (bytů a nebytových prostor)

V rámci stavby není uvažováno s odkupy pozemků nebo jejich částí, celá stavba se nachází pouze na pozemcích SŽDC s.o.

B.1.8 Výjimky z předpisů

V rámci technického řešení jednotlivých PS a SO nejsou pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů. Je nutné použít zavedený typ přejezdového zabezpečovacího zařízení, v případě nezavedeného typu zařízení požádat o předběžné technické schválení a ověřovací provoz.

Stavební materiály a prvky budou použity typizované v běžném standartu pro Českou republiku. Použity budou materiály a výrobky se schválenými Technickými podmínkami dodacími a povolené pro použití na kolejích SŽDC.

B.2 Provozní a dopravní technologie

V zadání nebylo zpracování tohoto odstavce z hlediska širších souvislostí.

V rámci stavby dojde k rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení, respektive k náhradě stávajících výstražných křížů novými světelnými výstražníky a to v místě stávajících železničních přejezdů v žkm 12,637a 12,846 na trati Chrást u Plzně – Radnice, traťový úsek Chrást u Plzně – Stupno.

Přejezdy budou zabezpečeny vždy pomocí dvou nových výstražníků jednoduchých bez závor – viz. jednotlivé provozní soubory celkové projektové dokumentace. Nasměrování skříní výstražníků je patrné z výkresů č. 0213 v jednotlivých provozních souborech.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SBL dle ČSN 342650 ed.2.

Pro provedení rekonstrukce přejezdu v km 12,637 a 12,846 bylo přihlédnuto zejména k těmto skutečnostem:

- stávající přejezdy byly vloženy v r. 1987 a 1988 a zhoršuje se jejich technický stav.
- přejezdová konstrukce vykazuje provozní opotřebení.

V rámci stavby bude u jednotlivých přejezdů proveden nový kolejový svršek a spodek a položena nová celopryžová přejezdová konstrukce. Tento kvalitativní posun povede i ke snížení hodnot vibrací z provozování dráhy.

Nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců.

Nedojde k nárůstu udržujících zaměstnanců, zlepší se bezpečnost na přejezdu.

Dojde ke zvýšení bezpečnosti jak silniční, tak i železniční dopravy.

Dále bude provedena pokládka nových zabezpečovacích kabelů.

Nová výstroj PZS bude umístěna do nového RD, který bude umístěn u přejezdu v km 13,852 (PS 2.01.2 PZS v km 13,852).

PZS bude důsledně doplněn třístupňovými přepětovými ochranami.

Pro napájení obou nových reléových domků RD PZS v km 12,644 a 12,833 bude vybudována nová elektrická přípojka.

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby nejsou třeba.

Předpokládaná doba výluk

- 2x 5 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu.

- 2x 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nových PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení byly nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nových PZS musí dojít k zavedení traťové rychlosti 60km/h.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

V době vypnutí PZS bude na železničním přejezdu snížena traťová rychlost na 10 km/h.

Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků a pod komunikací pomocí protlaku.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

V době vypnutí PZS bude na železničních přejezdech snížena traťová rychlost na 10 km/h. V době vypnutí PZS budou přejezdy zabezpečeny pomocí přenosných dopravních značek dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. schváleného Dopravním inspektorátem Policie ČR. DIO doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Uzavírku železničního přejezdu a komunikace je dodavatel povinen neprodleně oznámit Hasičskému záchrannému sboru ČR, POLICII ČR, Rychlé záchranné službě a Městskému úřadu. V oznámení budou uvedena jména ulic a délka uzavírky.

V rámci nepřetržité výluky bude nutné nahradit 10 ks vlakových spojů mezi žst. Chrást u Plzně a žst. dopravou D3 Radnice.

V rámci denní výluky bude nutné nahradit 10 ks vlakových spojů mezi žst. Chrást u Plzně a žst. dopravou D3 Radnice.

Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků a pod komunikací pomocí protlaku.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

Silniční uzavírka přejezdu

5 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb..

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky jsou navrženy a projednány v rámci této dokumentace. DIO je doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

V době vypnutí PZS bude na železničních přejezdech snížena traťová rychlost na 10 km/h.

V době vypnutí PZS budou přejezdy zabezpečeny pomocí přenosných dopravních značek dle

dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. schváleného Dopravním inspektorátem Policie ČR. DIO doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Uzavírku železničního přejezdu a komunikace je dodavatel povinen neprodleně oznámit Hasičskému záchrannému sboru ČR, POLICII ČR, Rychlé záchranné službě a Městskému úřadu. V oznámení budou uvedena jména ulic a délka uzavírky.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškození životního prostředí nebo se tyto činnosti omezují a odstraňují.

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

Vlivem investice navržené v rámci stavby, která bude realizována na pozemcích SŽDC s.o. a dvou pozemcích v soukromém vlastnictví a svým charakterem se nevymyká obvyklým drážním stavbám nedojde ke zhoršení životního prostředí.

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací.

Posouzení vlivu na životní prostředí :

Zadavatel – SŽDC, s.o., Stavební správa západ požádal Krajský úřad Plzeňského kraje o vyjádření, zda daný záměr podléhá posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí.

Na základě vyjádření bylo rozhodnuto, že záměr nepodléhá posouzení.

Ochrana přírody a krajiny:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku a v prostoru staveniště se nachází vzrostlá zeleň. V rámci této stavby nedojde k jejímu kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění kabelizace.

Kácení dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění zákona č. 349/2009 Sb. a dále vyhláškou č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, kde § 8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí nepřesahuje 80 cm (u keřů plocha nepřesahuje 40 m²) není nutné kácení písemně oznamovat. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí přesahuje 80 cm (u keřů plocha přesahuje 40 m²) je nutné o kácení písemně požádat místně příslušný úřad.

V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. V blízkosti stavby se nenachází žádná zvláště chráněná území dle § 14 zákona č. 114/1992 Sb., ani lokalita soustavy Natura 2000.

Dendrologický průzkum:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku a v prostoru staveniště se nachází vzrostlá zeleň. V rámci této stavby nedojde k jejímu kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění kabelizace.

Ochrana vod a ovzduší:

S povrchovými vodami bude nakládáno podle čl.2, § 6 zákona č.254 /2001 (Vodní zákon), přičemž nedojde k ohrožení jakosti vody a nebudou zhoršeny odtokové poměry.

Podzemních vod se stavba nedotkne.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

V případě havárie je nutné postupovat dle Havarijního plánu – viz. Dokladová část

Hluk a vibrace:

Při výstavbě PZS v rámci stavby nedojde k výrazné zátěži z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu.

Stávající rozsah dopravy zůstane nezměněn a rovněž k nárůstům traťové rychlosti v inkriminovaných místech nedojde. Při provozování dráhy tak nebude docházet k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací viz. kap. „B.2 Provozní a dopravní technologie“.

Předpokládá se, že stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době nočního klidu od 21:00 do 7:00 můžou probíhat pouze manuální bezhlučné práce. Řidiči nákladních aut po příjezdu na staveniště a po dobu čekání na stavbě musí vypnout motor.

Stavební stroje a zařízení je třeba volit tak, aby jejich maximální hlučnost při požadované době nasazení během dne nezpůsobila takové hodnoty ekvivalentních hladin akustického tlaku u chráněné zástavby, které by překročily požadovaný hygienický limit pro hluk ze stavební činnosti 65 dB pro dobu od 7:00 do 21:00 hod. Při výběru dodavatele strojního zařízení pro stavební práce je nutno se řídit požadavky na maximální hlučnost použitých mechanismů, jejichž činnost při výstavbě nezpůsobí zhoršení akustické situace a překročení hygienických limitů.

Rozptylová studie:

Realizovaná stavba nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací a odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Pouze v průběhu realizace stavby dojde k dočasnému zhoršení životních podmínek vlivem zemních prací.

Součástí stavby není recyklace šterkového lože a proto není nutné zpracovávat rozptylovou studii.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:

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

Zabezpečení vodního hospodářství

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

Opatření v případě havárie (Havarijní plán)

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

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

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

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

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik zpozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Městský úřad Rokycany - odbor životního prostředí a HZS Plzeňského kraje. Ve stavebním deníku bude uveden rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob likvidace.

Hlášení havárie:

Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět:

**HZS Plzeňského kraje, ÚO Rokycany, PS Rokycany,
Hasičskou záchrannou službu SŽDC, Stanice Plzeň,
Povodí Vltavy s.p., Závod Horní Vltava
Městský úřad Rokycany, Odbor životního prostředí
Policie ČR**

Je potřeba nahlásit rozsah znečištění (úniku), druh látky a čas úniku.

Do stavebního deníku je nutno uvést rozsah znečištění (úniku), druh látky, čas úniku, doba a způsob odstranění.

Základní telefonické kontakty:

organizace	typ kontaktu	telefon
Hasičský záchranný sbor	Tísňová linka	112, 150
HZS Plzeňského kraje, ÚO Rokycany, PS Rokycany	Kontakt na stanici Rokycany	950 325 111
Hasičská záchranná služba SŽDC	Tísňové telefonní číslo	112, 150, 972 235 106
Povodí Vltavy s.p.	Závod Horní Vltava	387 683 111
Městský úřad Rokycany – Odbor životního prostředí	Sekretariát	371 706 240
Policie ČR	Tísňová linka	158

Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:

organizace	zástupce	kontakty
investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.(SŽDC, s.o.)	Tomáš Míka, DiS	972 524 022, 724 761 482, mikat@szdc.cz
zhotovitel:		

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Z hlediska civilní obrany nebyly na stavbu kladeny žádné vyšší nároky.

Z hlediska požární ochrany.

Realizace a provoz stavby nevyžaduje zabezpečení speciální požární ochrany.

Stavba bude vybudována z nehořlavých materiálů, případný požár v prostoru stavby by byl likvidován profesionálními jednotkami HZS Plzeňského kraje, územní odbor Rokycany, stanice Rokycany v součinnosti s HZS SŽDC s ohledem na požární poplachový plán.

Výstavba a následný provoz zařízení musí respektovat Zákon o požární ochraně - zákon č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při stavebních a montážních pracech je nutno dodržovat protipožární opatření. Realizační firma zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována hygienická a bezpečnostní opatření.

Při montáži smršťovacích kabelových spojek je nutné dbát na používání bezplamenné technologie obzvláště v uzavřených prostorách.

Veškeré kabelové prostupy do objektů a v objektech budou protipožárně utěsněny.

Realizací a provozem této stavby nedojde ke zvýšení požárního zatížení uvedené oblasti.

Z hlediska ochrany bezpečnosti práce:

Při práci je třeba dbát všech příslušných norem a ustanovení SŽDC, železničních předpisů a zvláště předpisů o bezpečnosti práce SŽDC Bp1.

Pravidla a zásady bezpečnosti práce stanoví vyhláška č. 324/90Sb. o bezpečnosti práce a technických zařízeních při stavebních pracích, ustanovení Zákoníku práce § 132 – 138 a příslušné ČSN.

Vyhláška číslo 324/90Sb. je závazná pro stavební firmy a subjekty, které provádějí stavební práce.

Ve vyhlášce jsou stanoveny základní povinnosti, především se jedná:

- proškolení pracovníků, kteří stavební práce provádějí a obsluhují stavební stroje
- vést evidenci o školení
- opatřit pracovníky ochrannými pomůckami
- zajistit označení staveniště
- vypracovat technologický postup a seznámit s ním pracovníky
- provádět stavební práce osobami s odbornou způsobilostí
- před zahájením stavby nechat vytýčit správci průběh podzemních sítí
- dodržovat ochranná pásma těchto sítí
- provádět pravidelné kontroly strojů a zařízení

Dále je nutné, aby byly dodržovány podmínky uvedené v:

- ČSN 33 0050-603 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy,
- Vyhláška 50/78Sb. o odborné způsobilosti z elektrotechniky
- ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

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

Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení:

Stavba se nachází na neelektrifikované trati Chrást u Plzně – Radnice.

V rámci stavby nedochází ke křížení s distribučním nadzemním vedením vn ani vvn.

Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B.5 Energetické výpočty

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.6 Protikorozi ochrana

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Energetická vedení nn musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.8 Dopravní opatření

Návrh dopravních opatření:

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby nejsou třeba.

Předpokládaná doba výluk

- 2x 5 dnů nepřetržitá výluka s využitím víkendu.

- 2x 2 dny denní výluka 10 hodin pro přípravné a dokončovací práce.

Stavební práce a technologické postupy budou prováděny mimo jiné dle příslušného výlukového rozkazu na základě žádosti podané prostřednictvím SŽDC, s.o., OŘ Plzeň, přičemž stanovené časy a připomínky jsou závazné pro všechny účastníky stavby. Výluku nutno požadovat 120 dní předem.

Aktivace nových PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení byly nové PZS v činnosti. Současně s aktivací nových PZS musí dojít k zavedení traťové rychlosti 60km/h.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

V době vypnutí PZS bude na železničních přejezdech snížena traťová rychlost na 10 km/h.

Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou.

V rámci nepřetržité výluky bude nutné nahradit 10 ks vlakových spojů mezi žst. Chrást u Plzně a žst. dopravnou D3 Radnice.

V rámci denní výluky bude nutné nahradit 10 ks vlakových spojů mezi žst. Chrást u Plzně a žst. dopravnou D3 Radnice.

Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků a pod komunikací pomocí protlaku.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

Silniční uzavírka přejezdu

5 dnů nepřetržitě dle dopravního opatření ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb..

Objízdná trasa a DIO po dobu nepřetržité výluky jsou navrženy a projednány v rámci této dokumentace. DIO je doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

V době vypnutí PZS bude na železničních přejezdech snížena traťová rychlost na 10 km/h.

V době vypnutí PZS budou přejezdy zabezpečeny pomocí přenosných dopravních značek dle dopravního opatření ve smyslu zákona č.361/2000 Sb. schváleného Dopravním inspektorátem Policie ČR. DIO doloženo v části H. Doklady v této dokumentaci.

Uzavírku železničního přejezdu a komunikace je dodavatel povinen neprodleně oznámit Hasičskému záchrannému sboru ČR, POLICII ČR, Rychlé záchranné službě a Městskému úřadu. V oznámení budou uvedena jména ulic a délka uzavírky.

Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti železniční dopravy.

B.9 Trvalé a dočasné zábery pozemků ze ZPF a PUPFL

Celá stavba je situována na pozemcích SŽDC, s.o. a nedojde při její realizaci k trvalému ani k dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa.

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby budou použity nové betonové reléové domky s tepelnou izolací.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu v km 12,637 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 421/1 a 346.

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu v km 12,846 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 475 a 328.

B.12 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu v km 12,637 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 421/1 a 346.

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci železničního přejezdu v km 12,846 na trati Chrást u Plzně – Radnice křižující místní komunikaci k.č. 475 a 328.

B.13 Bezbariérové užívání

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- železniční přejezdy nejsou řešeny jako bezbariérové

Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením:

- schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004 Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění obou železničních přejezdů v extravilánu obce Smědčice.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezdy jsou vybaveny světelným PZS

Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení užívání informačních systémů:

- v rámci stavby není řešeno.