

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 stávajících ventilových kolejových obvodů stávajícího přejezdu v km 19,864 na trati Pňovany – Bezručice, který křížuje silnici II. tř. č. 201.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost je 60km/h. Nová technologická část bude umístěna ve stávajícím reléovém domku v km 19,874 vpravo od osy koleje ve směru staničení.

Začátek a konec stavby je určen dle stavebních prací – začátek v km 19,292 a konec v km 20,481.

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 celkové situaci 1:500 v části C. Situace stavby na v. č. C.2. - 0501 až 0503 - Koordinační situace stavby.

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 bodě 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 nebyl požadován a nebyl proveden.
- zřízení staveniště bude možné na pozemku SŽDC, s.o.. Předpokládaná plocha cca 20m².

Pro zpracování dokumentace bylo použito těchto podkladů:

- situace obvodu stavby v měřítku 1:1000 – snímek katastrální mapy byl zakoupen na Katastrálním úřadu pro Plzeňský kraj, Katastrální pracoviště Tachov.
- 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 koordinační situace 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 Ekodepon, s.r.o. v obci Černošín (okres Tachov).

B.1.3 Ochranná pásma

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:
 - Telefónica Czech Republic, a.s.
 - SŽDC, s.o., OŘ Plzeň - SSZT
 - SŽDC, s.o., OŘ Plzeň - SEE
 - ČEZ Distribuce, a.s.
 - Vodovod - pan Josef Pacola
 - SBBH - vodovod
 - Vodoteče – Povodí Vltavy, závod Berounka

- prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. V blízkosti stavby se nenachází žádné zvláště chráněná území dle §14 zákona č. 114/1992 Sb., ani lokality soustavy Natura 2000.
- v obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky.
- nachází se zde však předpokládaný výskyt archeologických nálezů – viz. část H. Doklady.
- stavba se nenachází na poddolovaném území.
- stavba se nachází převážně na pozemku SŽDC, s.o. v k.ú. Kokašice a Čeliv.
- při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před novými přejezdnicemi. Ostatní vyvětvění náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.
- při stavbě dojde k trvalému záboru ZPF a PUPFL.
- stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Bylo požádáno o závazné stanovisko se stavbou do 50 metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby

Účel stavby:

Účelem stavby je náhrada stávajících ventilových kolejových obvodů novými zabezpečovacími prvky – počítači náprav se směrovými výstupy, které zajistí větší bezpečnost provozu pomocí překrytých počítačích úseků a to jak pro železniční, tak i silniční dopravu. Přejezd bude osazen čtyřmi novými výstražnicemi bez závor s pozitivní signalizací, což umožní průjezd silničních vozidel přes přejezd rychlostí až 50km/hod. Přejezd bude kryt z obou stran přejezdnicemi se základní návěstí „Otevřený přejezd“. Nově osazená technologie PZZ bude typu PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010. V rámci náhrady stávajících ventilových kolejových obvodů dojde také k náhradě technologie PZZ v RD (reléovém domku) za novější a modernější zařízení. Kabelizace k novým zařízením bude provedena nová. RD v km 19,874 bude ponechán stávající.

V rámci pokládky nové kabelizace k zabezpečovacímu zařízení je navrženo položit nový napájecí kabel pro RD PZS v km 19,864 B 07 typu AYKY 4-Jx35, který by byl napojen ze stávající elektrické přípojky z plastového pilířového rozvaděče na rohu výpravní budovy Kokašice n.z.. Plastový pilířový rozvaděč zůstane stávající, dojde pouze ke změně elektrické přípojky z 1f na 3f.

Z důvodu staré přejezdové konstrukce a starého kolejového spodku a svršku, na mnoha místech ve špatném technickém stavu, z důvodu zvýšení frekvence silniční dopravy přes přejezd a z důvodu zvýšení rychlosti jízdy na přejezdu na 50km/hod osazením PZS s pozitivní signalizací, bude v rámci stavby proveden v délce 25m nový kolejový svršek a spodek spolu s novou celopryžovou přejezdovou konstrukcí se závěrnými zídками.

Z důvodu neakceptování možnosti zrušení koleje č.2 v žst. Kokašice a zároveň ke špatnému stavu železničního svršku bude provedena rekonstrukce výhybky č.2 v žst. Kokašice včetně přípojných polí: 12m před KV č.2 do koleje č.1 a 41m před KV č.2 do koleje č.2; 16m za ZV č.2 do tratě směr Bezručice. Rekonstrukci přípojných polí za KV č.1: 9m do koleje č.1 a 20m do koleje č.2. Provedena bude úprava GPK trati a koleje č.1 v úseku km 19,750 – 19,900 a 20,200 – 20,500 a koleje č.2 v úseku 20,288 – 20,298 a 20,371 – 20,432. Rovněž bude provedena úprava geometrické polohy výhybek č.1 a č.2. V koleji č.2 bude zřízen nový úroňový přechod na nástupiště u koleje č.1.

Dále je v rámci SO 04 Pozemkové úpravy řešen přejezd v km 19,555 s nedostatečnými rozhledovými poměry. Navrženým řešením je výstavba nové přístupové cesty podél drážních pozemků vpravo trati před přejezdem v km 19,864 v délce 140m a zároveň zrušení přejezdu v km 19,555.

V místě trasování polní cesty je v současné době volný terén protnutý vodotečí (Břetislavský potok). Pro převedení nově navržené polní cesty přes výše jmenovanou vodoteč je navržen trubní propustek o průměru DN 1200.

Umístění stavby:

Jedná se o rekonstrukci stávajících ventilových kolejových obvodů stávajícího přejezdu v km 19,864 na trati Pňovany – Bezručice, který křižuje silnici II. tř. č. 201.

Železniční přejezd je jednokolejný. Traťová rychlost je 60km/h. Nová technologická část bude umístěna ve stávajícím reléovém domku v km 19,874 vpravo od osy koleje ve směru staničení.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j.3824/07-OP ze dne 1.2.2007.

Indikace o stavu na přejezdu budou přenášeny na nové přejezdníky a zároveň na pomocné stavědlo umístěné cca 20m od kmenového přejezdníku X202. Pomocné stavědlo v sobě zahrnuje indikační a ovládací prvky, které musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) 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 (ČD). Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení SŽDC (ČD), 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 (ČD), schválených pod č.j. TÚDC - 15036/2000 ze dne 18.10.2000 včetně následných změn a aktualizací.

Uvedený systém PZS splňuje všechny požadavky uvedené v normě ČSN 34 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v extravilánu.

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 (ČD), 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 drahách.

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

Členění a obsah projektového souhrnného řešení:

- PS 01 Úprava PZS km 19,864
- SO 01 Železniční spodek
- SO 02 Železniční svršek
- SO 03 Přejezdová konstrukce
- SO 04 Pozemkové úpravy
- SO 05 Úprava kabelu nn

PS 01 Úprava PZS km 19,864

IC ŽP P439

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k náhradě stávajících kolejových obvodů za nové počítače náprav a s tím souvisejících technologií. Stávající technologický reléový domek (RD) v km 19,874 bude ponechán a bude do něj umístěna nová technologická část pro přejezd v km 19,864.

Přejezd bude nově zabezpečen pomocí 4 nových výstražníků bez závor s jednou plastovou světelnou skříní s pozitivní signalizací. Výstražníky budou umístěny na betonové základy stávajících výstražníků. Na základě projednání s PCR DI Tachov a MěÚ Tachov, odborem dopravy a silničního hospodářství nebudou reflexní výstražné kříže A32a zvýrazněny fluorescenčním žlutým pozadím.

Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude typu 3SBL dle ČSN 342650 ed. 2 Březen 2010.

Je navržen přejezd reléového typu s ohledem na již použité typy přejezdů na trati. Pro detekci železničních vozidel v přibližovacích úsecích jsou navrženy počítače náprav se směrovými výstupy a překlenutými počítačícími úseky. Počítače náprav T2/1 a T1/2 se směrovými výstupy budou umístěny min. 5m od hrany komunikace přejezdu.

Dle provedených výpočtů přibližovacích úseků uvedených viz. bod D.3.5. Výpočet PZS, bude počítač náprav T1/1 umístěn na vypočtenou vzdálenost přibližovacího úseku do km 19,292.

Nedaleko přejezdu v km 19,864 se nachází stávající nákladíště a zastávka Kokašice s průběžnou dopravní kolejí č.1 a manipulační kolejí č.2, která slouží pro potřeby zajištění jízdy historických vlaků Bezručice – Kokašice a zpět. Počítač náprav T2/2 bude umístěn do vzdálenosti 238m od osy přejezdu v km 19,864, kde bude namontován v místě stávajícího izolovaného styku v km 20,102. V místě umístění počítače náprav T2/2 bude umístěna návěst „hranice izolovaného úseku“. Tímto řešením nebude při posunu v Kokašice n.z. ovlivňován přejezd v km 19,864.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v lichém směru (od Pňovan) použit nový kmenový přejezdník X195 umístěný v km 19,464 vpravo od osy koleje ve směru staničení na stávajícím základu demontovaného kmenového přejezdníku X195. Stávající kmenový přejezdník X195 bude z důvodu špatného technického stavu demontován včetně stávajícího vzdálenostního upozorňovadla v km 19,264, které bude nahrazeno novým vzdálenostním upozorňovadlem.

Pro kontrolu funkčnosti PZS bude v sudém směru (od Bezručic) použit nový kmenový přejezdník X202 umístěný v km 20,270 vlevo od osy koleje ve směru staničení, který bude nahrazovat demontované tříznakové krycí návěstidlo Sk v km 20,292. Nové vzdálenostní upozorňovadlo pro nový kmenový přejezdník X202 bude umístěno v km 20,470.

Budou použity přejezdníky se základní návěstí „otevřený přejezd“. Před odjezdem z Kokašice n.z. obslouží strojvedoucí dálkový ovladač „pager“ nebo tlačítko v PSt1 a po uplynutí doby pro zpoždění rozsvícení návěstidla (přejezdníku) se rozsvítí na kmenovém přejezdníku X202 a opakovacím přejezdníku OX200 návěst „uzavřený přejezd“. V případě nedodržení tohoto postupu a při projetí přejezdníků v poloze „uzavřený přejezd“ a obsazení úseku T2 bude vždy opakovací přejezdník OX200 ukazovat návěst „otevřený přejezd“.

Přijímač signálu „pageru“ bude umístěn na pomocném stavědle PSt1, které bude umístěno ve vzdálenosti 20m od kmenového přejezdníku X202 ve směru staničení v km 20,290.

V pomocném stavědle PSt1 budou umístěny ovládací a indikační prvky k přejezdu, které bude možno využít např. při poruše dálkového ovladače. V PSt1 bude, v případě potřeby nebo nefunkčnosti „pageru“, možné také vyvolat příkaz k „uzavření přejezdu“. Nové PSt1 bude vybaveno klíčem, který bude stejný pro celou trať.

Ovládací a indikační prvky musí odpovídat předpisu SŽDC (ČD) Z2 příloha 5.

Ve vzdálenosti 83m od okraje přejezdu bude v km 19,950 umístěn opakovací přejezdník OX200, který bude zajišťovat potvrzení návěsti o uzavřenosti přejezdu, před vjetím drážního vozidla na přejezd v km 19,864.

Stávající kolejová deska umístěná ve výpravní budově Kokašice n.z. bude demontována z důvodu plánovaného odprodeje budovy.

PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Přejezdové zařízení bude doplněno o tlačítko „reset PCN“ pouze jako místní reset pro potřeby udržujících zaměstnanců pro počítače náprav. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé dle vyhlášky č.577/2004 z důvodu umístění v extravilánu. V RD bude umístěno záznamové zařízení s vysokou mírou spolehlivosti funkce a zaznamenaných dat dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

V rámci rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení v km 19,864 bude rovněž provedena rekonstrukce přejezdové konstrukce a sanace železničního svršku a spodku. Stavební část je řešena v samostatných stavebních souborech SO 01, 02, 03 a 04.

Pro napájení RD PZS v km 19,864 bude položen nový napájecí kabel B 07 typu AYKY 4-Jx35mm². Ukončení kabelu bude provedeno na jednom konci ve stávajícím plastovém rozvaděči na rohu výpravní budovy Kokašice n.z. v části R02 a na druhém konci bude kabel ukončen v novém plastovém pilířovém rozvaděči R0 - SS100, který bude umístěn vedle stávajícího RD PZS v km 19,864 a ze kterého bude přivedeno napájení do rozvaděče R1 v RD pomocí kabelu B 08 typu CYKY 4-Jx10mm². Elektrická přípojka je řešena v rámci samostatného stavebního souboru SO 05.

SO 01 Železniční spodek

Ve smyslu požadavků předpisu S4 Železniční spodek musí být pod konstrukcí úrovněového přejezdu provedena zesílená konstrukce pražcového podloží (ZKPP) jejíž rozsah a provedení se řídí tímto předpisem a vzorovými listy pro železniční spodek. ZKPP bude součástí sanace železničního spodku. Pro trať regionální je předepsán minimální modul přetvárnosti na pláni žel. spodku/zemní pláni $E_{pl}=50/30$ MPa. Tyto hodnoty je bezpodmínečně nutno dodržet. Sanace bude provedena v celém rozsahu požadavku ZKPP, včetně přechodové oblasti v délce 25m se začátkem v km 19,851 a koncem v km 19,876. Na obou koncích sanace bude zřízen přechod v délce 5m.

Šířka sanace vlevo od osy koleje 3,0 m

Šířka sanace vpravo od osy koleje 3,0 m

Sanace je navržena o celkové tloušťce 0,55m ve dvou vrstvách.

Na zhutněnou a upravenou zemní pláň o příčném sklonu 5% vpravo trati bude rozprostřena separační geotextilie a na ní vrstva cementové stabilizace ze štěrkodrti 0-32 o tl. 350mm.

2. vrstva se zřídí ze štěrkodrti 0-32 v min. tl. 200mm.

Pozn. Definitivní složení konstrukce ZKPP může být upraveno na základě rozhodnutí geotechnika při provádění sanačních prací a při výrazné změně únosnosti podloží zjištěné statickou zatěžovací zkouškou během výstavby.

Odvodnění žel. spodku je řešeno trativodem umístěným vlevo trati s hloubkou dna nejméně 0,30m od zemní pláň. Délka trativodu činí 31m.

Materiál bude použit plast (např. STRABUSIL) DN 150 s perforací 200°.

Pozn. Vzhledem ke krátkosti trativodu bude trativodní odvodnění žel. spodku plnit současně funkci svodného potrubí, které je pokračováním levostranného příkopu směrem od dopravní Kokašice.

Na vtoku v km 19,876 bude vybudována monolitická horská vpust' z betonu tř. C 16/20, včetně kalového prostoru. Horská vpust' je navržena dle VL žel. spodku č. Ž 3.14, přičemž na straně bližší k zářezu bude nadvýšena o 200 mm. Ukončení trativodu bude provedeno před výtokem kontrolní šachtou KŠ1. Tato šachta bude plastová o průměru DN 400. Horská vpust' a kontrolní šachta budou osazena dle výkresové dokumentace. Podélný sklon trativodu je 20‰ proti kilometrůžce. Vyústění trativodu bude před přejezdem vlevo trati v km 19,845 volně na terén.

Povrchové odvodnění zahrnuje reprofilaci nezpevněného příkopu vlevo trati v délce 6m před novou horskou vpustí.

SO 02 Železniční svršek

Rekonstrukce žel. svršku je rozdělena do dvou úseků:

1. úsek

km 19,851 až 19,876 v místě železničního přejezdu v km 19,864.

Konstrukce železničního svršku

Stávající : kolejnice T
 Pražce dřevěné
 Rozdělení „c“
 Upevnění rozponové
 Kolejové lože otevřené štěrkové tl. 0,30 – 0,40 m

Navržená : kolejnice 49 E1 nové s vrtáním pouze na zadní otvor délka 25m
 Pražce nové tvrdé dřevěné
 Rozdělení „u“ 600 mm
 Upevnění nové - žebrové tuhé s antikorozií úpravou

Kolejové lože v místě přejezdu zapuštěné štěrkové tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražce, s přechodovými klíny do otevřeného kolejového lože před začátkem a koncem přejezdové konstrukce. Sklon přechodového klínu 1 : 10.

Svařování – 4 svary termitem.

Kolejová pole : 1. kolejové pole ve směru staničení délka 25,0 m
Pozn. Stávající kolejnice budou vyjmuty včetně krajních termitových svarů.

Úprava GPK trati v úseku km 19,750 – 19,900

2. úsek

km 20,268 až 20,466 v dopravně Kokašice kolej č. 1 a km 20,288 až 20,298 kolej č.2 za KV výh. č.1. a km 20,371 až km 20,423 kolej č.2 před KV výh.č.2.

Konstrukce výhybek

Stávající levá výhybka č.2 typu J A 6° na ocelových pražcích bude nahrazena užitou výhybkou typu JS49 1:9 - 190 L na nových dřevěných pražcích.

Přesné typové označení - JS49-1:9-190,L,1,HZ,d,K,ZP

Na výhybce bude před vložením provedena regenerace dle platné legislativy SŽDC.

Konstrukce železničního svršku

1. rekonstrukce přípojných polí
za KV č.1: 9m do koleje č.1 a 20m do koleje č.2.

Stávající svršek: kolejnice tv. T
 Pražce dřevěné
 Rozdělení „c“
 Upevnění rozponové
 Kolejové lože otevřené štěrkové tl. 0,30 – 0,40 m

Navržený svršek: kolejnice 49 E1 užitě s vrtáním do koleje č.2 pro stykovanou kolej, do koleje č.1 pouze na zadní otvor.

Pražce nové tvrdé dřevěné

Rozdělení „u“ 600 mm

Upevnění „K“ - žebrové tuhé nové

Kolejové lože zapuštěné štěrkové tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražce,

Svařování – 4 svary termitem v koleji č.1.

Kolejová pole : 1. kolejové pole do koleje č.1

délka 9,0 m

2. kolejové pole do koleje č.2

délka 20,0 m

před KV č.2: 12m do koleje č.1 a 41m do koleje č.2.

Stávající svršek k.č.1: kolejnice tv. T

Pražce dřevěné

Rozdělení „c“

Upevnění rozponové

Kolejové lože otevřené štěrkové tl. 0,30 – 0,40 m

Stávající svršek k.č.2: kolejnice tv. A

Pražce ocelové

Rozdělení „c“

Upevnění rozponové

Kolejové lože otevřené štěrkové tl. 0,30 – 0,40 m

Navržený svršek: kolejnice 49 E1 užitě s vrtáním do koleje č.2 pro stykovanou kolej, do koleje č.1 pouze na zadní otvor.

Pražce nové tvrdé dřevěné

Rozdělení „u“ 600 mm (do k.č.1) a „c“ (do k.č.2)

Upevnění „K“ - žebrové tuhé nové

Kolejové lože zapuštěné štěrkové tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražce,

Svařování – 4 svary termitem v koleji č.1.

Kolejová pole : 1. kolejové pole do koleje č.1

délka 12,0 m

2. kolejové pole do koleje č.2

délka 20,0 m

3. kolejové pole do koleje č.2

délka 21,0 m

za ZV č.2: 16m do trati

Stávající svršek k.č.1: kolejnice tv. T

Pražce dřevěné

Rozdělení „c“

Upevnění rozponové

Kolejové lože otevřené štěrkové tl. 0,30 – 0,40 m

Navržený svršek: kolejnice 49 E1 užitě s vrtáním pouze na zadní otvor.

Pražce nové tvrdé dřevěné

Rozdělení „u“ 600 mm

Upevnění „K“ - žebrové tuhé, nové v místě přejezdu s antikorozií úpravou

Kolejové lože zapuštěné štěrkové tl. 0,30 m pod ložnou plochou pražce,

Svařování – 4 svary termitem

Kolejová pole : 1. kolejové pole délka 16,0 m

Pozn. Pro rekonstrukci svršku v tomto přípojném poli nutno rozebrat a následně vložit stávající přejezdovou konstrukci – přejezd v km 20,453.

Úprava GPK koleje č.1 a výhybek č. 1 a 2 v úseku km 20,200 – 20,481

Úprava GPK koleje č.2 v úseku km 20,288 – 20,298 a km 20,371 – 20,423

Pro přístup cestujících k nástupišti u kol. č.1 bude zřízen v koleji č.2, v km 20,376 prefabrikovaný úrovňový přechod v šířce 1,2m.

SO 03 Přejezdová konstrukce

Pro přejezd v km 19,864 je navržena celopryžová konstrukce sepnutá ocelovými táhly a závěrnou zídou pro soustavu železničního svršku S49 na nových dřevěných tvrdých pražcích, rozdělení „u“, upevnění „K“ s antikorozií úpravou, dle Vzorového listu ČD Ž 11 „Železniční přejezdy a přechody“. Konstrukce bude použita na jednokolejně trati.

Osa vlastního přejezdu se nachází v km 19,864 trati Pňovany – Bezručice.

Šířka přejezdu je 7,2m a délka 5,05m. Úhel křížení 95°.

Zabezpečení přejezdu je přejezdovým zabezpečovacím zařízením (PZZ) bez závor.

Celopryžová konstrukce je navržena z důvodu možnosti použití ve výše uvedených směrových poměrech, umožňuje montáž na dřevěné tvrdé pražce, je snadno rozebíratelná. Výhodou je také prodloužená životnost a snížení hladiny hluku v místě přejezdu.

Pro spojení nového přejezdu se stávající komunikací na levé a pravé straně trati se provede úprava komunikace. To představuje práce spojené s odstraněním části vrchního krytu vozovky frézováním od hrany výkopu pro závěrnou zídou, do vzdálenosti 12,3m vlevo a 20,0m vpravo od osy koleje (měřeno v ose komunikace).

Frézování se provede na celou šířku komunikace, tj. 6m a min. hloubka 60mm.

Celková plocha úpravy vozovky silnice bude 176m². Na této ploše se zřídí vrchní kryt z asfaltové směsi ABS o tl. 2x30mm.

Položení vrchního krytu vozovky musí být v niveletě komunikace. Pro spojení nového přejezdu s novou komunikací na levé a pravé straně trati se provede pružná asfaltová zálivka v místě závěrné zídou a krycí vrstvy komunikace. Styčná spára mezi stávající a upravovanou komunikací bude kolmá na osu komunikace a zalije se spárovací hmotou. Každá vrstva bude odsazena o 0,5m.

Terénní úpravy se omezí pouze na případné obnovení krajnic a jejich napojení do stávající komunikace.

SO 04 Pozemkové úpravy

Nová příjezdová komunikace - polní cesta:

Úvod

Novou polní cestu je nutno zřídit jako jedinou možnou náhradu za polní cestu vedoucí přes rušený železniční přejezd v km 19,555 za účelem zajištění nového přístupu k pozemkům odříznutým po zrušení jmenovaného přejezdu.

Stávající stav

V místě trasování polní cesty je v současné době volný terén protnutý vodotečí. Volný terén je charakteru ostatní plochy bez stromů. Místa se vyskytují náletové dřeviny keřovitého charakteru. Vlastní plocha terénu je souvisle zatravněna. Profil terénu je různě členitý. V části přibližující se do místa napojení na silnici II/201 je výrazný svah. Silnice II/201 je na náspu. Napojení polní cesty na silnici druhé třídy II/201 je řešeno v souladu s ČSN 73 6109 jako sjezd.

Popis navržené stavby

Návrhová kategorie byla stanovena s ohledem na povahu a význam komunikace, její účel a dodržení kritérií dle ČSN 73 6109..

Z hlediska významu se jedná o hlavní polní cestu bez dalších napojení. Polní cesta je vybudována za účelem propojení třech pozemků p.č. 542/1; 542/2; 512/2 v k.ú. Kokašice se silnicí II/201 s možností zajištění hospodaření na uvedených pozemcích. Celková výměra uvedených pozemků je 48 000 m².

Vzhledem k výše uvedeným faktorům byla navržena zpevněná jednopruhová polní cesta dle ČSN 73 6109. Vzhledem ke krátké délce 117 m je komunikace navržena bez výhyben. Součástí polní cesty je přemostění trvalé vodoteče trubním propustkem DN 1200 mm.

Návrhová kategorie polní cesty je P 4,0/25.

Návrhová rychlost a rozhled.

Návrhová rychlost na objízdne komunikaci byla stanovena na 25 km/h a to zejména z těchto důvodů:

- Limitní poloměry směrových kružnicových oblouků
- Limitní délka rozhledu pro zastavení Dz před překážkou na jízdním pásu. (Ve vztahu k maximálnímu výslednému podélnému sklonu a malým polůměrům směrových oblouků.)

Půdorysné uspořádání komunikace – směrové trasování

Směrově je trasa složena z přímých a obloukových úseků bez přechodnic. Směrový oblouk R2 a R3 je poloměrem odbočení na ramenech polní cesty v místech napojení na silnici.

Tabulka směrových poměrů

	Km poloha	Poloměr oblouku R	Rozšíření jízdního pruhu v oblouku Δ_a	Délka oblouku O_0	Dostředný sklon p
	(km)	(m)	(m)	(m)	(%)
R ₁ pravý	0,037 34 – 0,056 81	20	0,5	19,47	2,5
R ₂ levý	0,078 91 – 0,109 99	11,5	0,5	31,08	2,5
R ₃ pravý	0,090 40 – 0,110 04	12,5	0,5	19,64	2,5

Celková délka polní cesty je 140 m.

Výškové uspořádání – niveleta trasy

Niveleta trasy je jednoznačně dána nutností propojení pevných výškových bodů v trase komunikace a snahou o minimalizaci nákladů na vybudování zemního tělesa. Výškově je počáteční bod plynulým napojením na terén a koncový bod je plynulým napojením dvou ramen cesty na stávající silnici II/201. Výškový průběh je rozdělen do 3 úseků v rozmezí -2% až +7%. Trasa je výškově limitována ještě křížením se stávající vodotečí.

Návrh nivelety trasy je koncipován co nejúsporněji s minimálním rozsahem zemních prací, v převážné míře kopírující terén. Výškové řešení je doloženo v tabulce.

Tabulka sklonů

	Km poloha	Podélný sklon s	Délka sklonu	Pozn.
	(km)	(%)	(m)	
úsek 1	<0,027 91	-2,0	27,91	Parametry stávající komunikace
úsek 2	0,027 91 – 0,078 91	+6,8	51,00	
úsek 3	0,078 91 – 0,101 54	+3,9	22,63	Připojení do silnice

Tabulka zakružovacích oblouků

	Km poloha lomu nivelety	Sklon1 S ₁	Sklon 2 S ₂	Poloměr zakružovacího oblouku R _{v(u)}	Pozn.
	(km)	(%)	(%)	(m)	
LN ₁	0,027 91	-2,0	+6,8	R _u 500	
LN ₂	0,078 91	+6,8	+3,9	R _v 1000	

Příčné uspořádání komunikace - prostor komunikace

Příčné uspořádání polní cesty je navrženo dle ČSN 73 6109 jako jednopruhová obousměrná cesta s krajnicemi. Výhybny, vzhledem ke krátké délce, nebudou zřizovány. Polní cesta je navržena kategorie P/4,0/25 s návrhovými prvky:

- návrhová rychlost 25 kmh⁻¹
- šířka hlavního dopravního prostoru 4,00m
- šířka jízdního pruhu 3,00m
- rozšíření jízdního pruhu v úseku
km 0,037 – 0,058
km 0,079 – 0,110 0,50m
- šířka nezpevněné krajnice 0,50m

Příčný sklon je navržen v přímých úsecích střechovitý 2,5%, v obloucích jako dostředný s klopením podél osy jízdního pásu.

Před napojením cesty do stávající silnice na konci úseku bude upraven příčný sklon z 2,5% na stávající.

Nezpevněné krajnice jsou ve sklonu 8%.

Těleso komunikace

Zemní těleso komunikace je v náspu s výškou od 0 do 2 m. Násep je navržen podle vzorového listu pro pozemní komunikace jako prostý násep s jednotným sklonem svahu 1:2 bez úprav podloží. Případný geotechnický průzkum bude proveden v dalším stupni dokumentace.

Zemina pro násypové těleso musí být použita jako vhodná do násypu těles pozemních komunikací v souladu s ČSN 72 1002. Zemní těleso pro polní cestu se zřídí na vyrovnané a zhutněné podloží po sejmutí humózních vrstev. Předpokládaná tloušťka sejmutí ornice a podorničí je cca 0,15 – 0,20m, přičemž musí být sejmuta vždy celá vrstva. Vrstvení tělesa násypu musí být provedeno po vrstvách o tloušťce max. 0,3m přičemž každá vrstva musí být řádně zhutněna v souladu s použitým druhem zeminy a v souladu s požadavky na míru zhutnění dle ČSN 72 1006. Parametr míry zhutnění D v hloubce 0,5 m pod úrovní zemní pláň je pro jemnozrnné zeminy min. 95% a pro hrubozrnné zeminy 97%.

Zemní pláň se zřídí v příčném jednostranném sklonu 3% a řádně zhutní. Míra zhutnění I_d je 0,85 – 0,90. Požadovaná hodnota modulu přetvoření na zemní pláni je

$E_{def} = 45\text{MPa}$.

Odvodnění komunikace

Vzhledem k povaze a prostorové trase cesty nebudou zřizovány samostatné odvodňovací prvky. Odvedení srážkových vod z povrchu komunikace je zajištěno podélným a příčným sklonem vozovky.

Konstrukce vozovky

Konstrukce vozovky je navržena dle TP 77 a TP 78 Katalog vozovek jako zpevněná netuhá vozovka

– katalogový list NN 6 – 6

Konstrukční složení vozovky:

Kryt ABS III 40

Podkladní vrstva MZK 150

Celková tloušťka konstrukce 190 mm

Napojení objízdne komunikace

Připojení polní cesty na komunikaci se nepovažuje za křižovatku a posuzuje se jako sjezd.

Posouzení rozhledových poměrů je uvedeno v samostatné příloze.

Styčná spára stávající silnice a nové polní cesty je v hraně vozovkového krytu – vnější hrana zpevněné krajnice. Na délku napojení bude odstraněna nezpevněná krajnice. Takto vzniklá svislá spára bude zaříznuta a začištěna. Do této spáry bude provedeno napojení krycí vrstvy polní cesty. Spáry budou zality plastickou modifikovanou zálivkou.

Vybavení objízdne komunikace

Komunikace nebude vybavena směrovými sloupky, pouze na propustku bude osazeno zábradlí na délku říms 4,4m resp. 5,0m. Návrh osazení dopravního značení bude řešen v dalším stupni dokumentace.

Provádění prací

Při budování polní cesty nebude nutná uzavírka stávající silnice. Pouze při provádění prací v místech napojení bude nutno zajistit krátkodobou uzavírku pravého jízdního pásu. (Max. 6h). Toto místo musí být oboustranně viditelně označeno značkou A15 a odděleno od provozované části vozovky směrovacími deskami Z4 umístěnými po 5m. Rychlost okolo pracovního místa musí být snížena na 30 km/h. Řízení směru jízdy bude zajištěno dopravním značením.

Propustek pod polní cestou:

Úvod

Pro převedení nově navržené polní cesty přes trvalou bezejmennou vodoteč (pravostranný přítok Břetislavského potoka) je navržen trubní propustek o průměru DN 1200. Kapacita propustku byla stanovena na základě hydrotechnického posouzení propustku, který je samostatnou přílohou této TZ.

Stávající stav

Jedná se o novostavbu propustku, jenž je součástí nově budované polní cesty. V místě trasování polní cesty je v současné době volný terén protnutý trvalou vodotečí. Z dostupných hydrologických podkladů vyplývá, že se jedná o bezejmenný pravostranný přítok Břetislavského potoka. Volný terén je charakteru ostatní plochy bez stromů. Místa se vyskytují náletové dřeviny keřovitěho charakteru. Vlastní plocha terénu je souvisle zatravněna. Profil terénu v místě nově budovaného propustku tvoří přirozené koryto vodoteče lichoběžníkového tvaru s proměnlivým sklonem 3-10% ve spádu od trati směrem k obci Břetislav.

Popis navržené stavby

Všeobecně

Základní konstrukcí propustku jsou prefabrikované železobetonové trouby o vnitřním průměru 1200 mm v délkovém modulu 2500 mm. Konstrukce trub je uvažována hrdlová s uložením na patkách, jež jsou součástí profilu trub. Obě čela jsou navržena jako monolitická železobetonová založená pod úroveň vodoteče na betonovém pásu. Na povrchu tělesa polní cesty budou čela ukončena římsou z monolit. betonu. Do římsy bude osazeno ocelové ochranné zábradlí. Návrh propustku byl zpracován dle platných TP a VL. Především bylo využito TP 83 a VL 2.241 (Trubní propustek).

Základní rozměry propustku

- | | |
|--|------------------|
| • Délka | 5,00 m |
| • Šířka (čelo levé) | 4,40 m |
| • Šířka (čelo pravé) | 5,00 m |
| • DN | 1,20 m |
| • Výška propustku v ose čela vlevo (ode dna po horní okraj bez římsy) | 2,12 m |
| • Výška propustku v ose čela vpravo (ode dna po horní okraj bez římsy) | 2,12 m
2,16 m |
| • Šířka komunikace (polní cesty) | 4,00 m |
| • Úhel křížení vodoteče s osou PK | 87° |

Založení propustku

Betonové trouby jsou v celé šířce patek uloženy do betonového lože o tloušťce 0,25m. Monolitická čela jsou založena samostatně na základových žel. bet. pasech o průřezu 1200x600 mm, v délce totožné s šířkou čel. Tyto pasy budou bedněny a betonovány na podkladní beton tl. 0,1m. Vlastní založení propustku bude provedeno do otevřeného výkopu. Rozsah výkopu je patrný z výkresové dokumentace propustku. Základové konstrukce se zřídí na vyrovnané a zhutněné podloží po sejmutí humózních vrstev. Předpokládaná tloušťka sejmutí ornice a podorníčí je cca 0,20 – 0,30m, přičemž musí být sejmuta vždy celá vrstva. Tato sejmutá vrstva bude dočasně uložena v místě stavby a zpětně využita pro ochranu svahu náspu a zatravnění nebo pro úpravu terénu. **Nesmí být použita do žádných záhozů a zásypů.** Zásyp výkopu pro založení bude proveden v kvalitě těsnicí vrstvy dle ČSN 73 6244. Bude použita zemina vhodná (dle ČSN 73 6133) např. GW, G-F.

Těleso propustku

Konstrukce

Těleso propustku tvoří prefabrikované hrdlové patkové železobetonové trouby ve skladebné délce 2,5m o světlosti 1200 mm. Délka propustku je 5m, budou použity dvě trouby. Těsnost spoje je garantována integrovaným těsněním. Vlastní pokládka a montáž musí být provedena v souladu s TKP a dle technické dokumentace výrobce prefabrikátu. Propustek je ukončen na obou koncích monolitickými železobetonovými čely o tloušťce 800mm.

Zásypy

Zásyp bude proveden do úrovně zemní pláň. Bude použita zemina vhodná (dle ČSN 73 6133) např. GW, G-F. Míra zhutnění odpovídající hodnotám požadovaným pro zemní pláň. Hutnící vrstva max. 0,3m.

Izolace

Betonové trouby budou opatřeny ochranným nátěrem proti zemní vlhkosti ve složení ALP (300g/m²) + 2xALN. Monolitická čela budou opatřena hydroizolací z natavovaných pásů z modifikovaného asfaltu na kotevně impregnační nátěr. Na vodorovných plochách bude izolace natavena plně, na svislých pouze konstrukčně proti stékající vodě. Izolace i podklad pro izolaci musí splňovat požadavky ČSN 73 6242. Povrch betonu musí být řádně očištěn a povrchová vrstva musí vykazovat pevnost v odtrhu min. 1,5 MPa. Rovinatost povrchu musí splňovat podmínky rovněž dle uvedené ČSN a dle TKP.

Římsy

Součástí konstrukce propustku jsou monolitické železobetonové římsy šířky 500mm s příčným sklonem 4% (viz výkres). Přesah římsy přes líc a bok čelních zídek je 100mm. Kotvení římsy k čelním zídům je navrženo pomocí vytažení výztuže z monolitických zídek. Římsa se v místě styku s vozovkovými vrstvami natře pro zvýšení přilnavosti penetračním nátěrem.

Zábradlí

Zábradlí tvoří společně s nadvýšením římsy zádržný systém na mostě v souladu s ČSN 73 6201. Na obě římsy bude osazeno ocelové zábradlí z otevřených L profilů výšky 1,1m. Do římsy bude kotveno šrouby přes patní plechy. Šrouby budou do římsy osazeny do dodatečně vyvrtaných otvorů. Sloupky zábradlí budou osazovány svisle na plastmaltu tl. 15mm.

Úprava koryta, terénní úpravy

Na délku 2,5m před vtokem a za výtokem z propustku bude provedeno zpevnění koryta vodoteče příkopovou tvárnici TZZ3 osazenou do betonového lože tl. 100mm. Před vlastní betonáží podkladu musí být dotčená část koryta vyčištěna a odstraněna vegetace. Dno musí být vyrovnané a zhuťnéno. Dotčené svahy koryta budou upraveny a ohumusovány v tl. 0,15m a zatravněny.

Požadavky na materiál

Betony

Kvalita

Pro výstavbu bude použito betonu kvality dle následující tabulky:

<i>Typ konstrukce</i>	<i>Třída betonu</i>	<i>Svp</i>
Podkladní beton	C 12/15	X0
Základ pod čelo	C 25/30	XF3
Čela	C 25/30	XF3
Římsy	C 25/30	XF3
Betonové lože pod trouby	C 20/25	XF3
Betonové lože pod TZZ 3	C 16/20	XF3
Spárovací malta dlažby	MC 25	XF3

Povrchová úprava

Povrchová úprava je navržena a bude provedena podle kapitoly 18 TKP, příloha P10

- Neviditelné plochy Aa nehoblovaná prkna na sraz
- Viditelné plochy C1b vodovzdorná překližka nebo ocelové bednění

Betonářská výztuž

Jako betonářské výztuže bude použito výztuže B500B.

Konstrukce bude vyztužena vázanou výztuží.

Výztuž vystupující z pracovních spar musí být před prováděním další části řádně očištěna, aby byla zajištěna předepsaná soudržnost vložek s betonem.

Výkres výztuže bude součástí RDS.

Ocelové konstrukce

Ocelové prvky zábradlí budou z oceli S235 JR. Ocelové konstrukce musí splňovat požadavky TKP 19/2008.

PKO ocelových konstrukcí

PKO zábradlí navrhne zhotovitel dle zvoleného typu zábradlí. Navržená PKO musí splňovat podmínky dle kapitoly 19B TKP, příloha P5. Součástí návrhu musí být i technologický postup provádění PKO.

Ocelové konstrukce budou namontovány s povrchovou úpravou, poškozená místa (při dopravě a montáži) budou po dokončení stavebních prací opravena dle schváleného technologického postupu.

Provádění prací

Specifické požadavky pro předpokládanou technologii stavby

Po dobu výstavby propustku musí být zajištěno nepřetržité provizorní převedení trvalé vodoteče přes místo stavby. Navrhuje se v dostatečné vzdálenosti (cca 8-10m) před vtokem do propustku vodoteč dočasně přehradit a vytvořit kumulační prostor. Z tohoto prostoru provést nepřetržité přečerpání zadržené vody do přirozeného koryta vodoteče pod výtokem. Zhotovitel si musí zajistit dostatečně výkonné kalové čerpadlo pro tuto provizorní vodoteč. Předpokládaná délka doby čerpání je 30 dní.

Po ukončení přečerpávání musí být všechny zásahy do koryta vodoteče uvedeny do původního stavu.

Zhotovitel si zajistí zdroje energií vlastními silami.

V rámci výstavby nové polní komunikace dojde k navýšení nivelety terénu nad stávajícím sdělovacím vedením v majetku Telefónica Czech republic, a.s. viz. část H. Doklady.

Jedná se o dvě stávající kabelové trasy ve kterých se nacházejí metalické kabely, optické kabely a prázdné trubky HDPE 40.

V trase blíže u stávající silnice II. tř. č. 201 se nachází:

- metalický kabel TCEPKPFLE 5XN0,6
- trubka HDPE 40 O + 24vl. optický kabel
- trubka HDPE 40 C - prázdná
- trubka HDPE 40 O/CC + 48vl. optický kabel
- trubka HDPE 40 C/OO - prázdná

V trase vzdálenější od stávající silnice II. tř. č. 201 se nachází:

- metalický kabel TCKOPV 50XN0,8

Před samotnou výstavbou nové polní komunikace bude provedeno obnažení těchto stávajících tras v místech křížení s novou polní komunikací a stávající kabely a trubky HDPE 40 budou v potřebné délce založeny do dělených chrániček PE110. Dále bude v celé délce obnažených stávajících tras založena nová rezervní chránička PE110. Chráničky budou následně obetonovány. Konce chrániček budou označeny Ball Markery. Chráničky musí být oboustranně utěsněny proti vnikání nečistot a vody. Chráničky budou typu HDPE □ 110 x 6,3 PN 6.

SO 05 Úprava kabelu nn

V současné době je RD PZS v žkm 19,864 napájen pomocí stávající 1f elektrické přípojky ze stávajícího plastového rozvaděče umístěného u výpravní budovy Kokašice n.z.. Tento plastový rozvaděč je složen z částí RE03 - měření SŽE, RE02 - měření ČEZ, R04 - ovládání osvětlení a R02 - svorky pro kabelové vývody z budovy ven.

V části RE02 - měření ČEZ je osazen hlavní jistič před elektroměrem s hodnotou B25/1.

V části RE03 - měření SŽE je provedena příprava pro osazení tří podružných elektroměrů SŽE včetně komunikátu pro možnost dálkového odpočtu. V současné době je v části RE03 umístěn pouze jeden podružný 1f elektroměr pro měření RD PZS v žkm 19,864 s jističem před elektroměrem s hodnotou B16/1 a dále napájecí bod (jistič B16/1) pro osvětlení nástupiště a napájecí bod (jistič C16/1) pro služební místnosti výpravní budovy Kokašice n.z.. Stávající napájení 230V pro RD PZS v žkm 19,864 je z napájecího bodu (jistič B16/1) z plastového rozvaděče z části RE03 - soustava 1 PEN AC 230V 50Hz/TN-C. Stávající napájecí kabel B 07 - CYKY 4-Bx6mm² je na jednom konci ukončen v plastovém rozvaděči na rohu výpravní budovy v části R02 a na druhém konci je kabel ukončen v rozvaděči KS 03 u RD PZS v žkm 19,864. Z rozvaděče KS 03 je do rozvaděče v RD vyveden kabel č. 801 - CYKY 4-Bx6 mm², který je ve správě OŘ Plzeň - SSZT.

V rámci stavby tohoto stavebního objektu je navrženo upravit stávající 1f elektrickou přípojku pro plastový rozvaděč umístěný na rohu výpravní budovy Kokašice n.z. - část RE02 - měření ČEZ na 3f elektrickou přípojku. Z toho důvodu bylo požádáno na ČEZ Distribuce, a.s. o navýšení hodnoty hlavního jističe z hodnoty B25/1 na hodnotu B25/3 (smlouva č. 13_SOP_01_4120920308 ze dne 17.6.2013). Po provedené úpravě části RE02 - měření ČEZ ze strany ČEZ Distribuce bude dále provedena úprava 1f podružného měření pro RD PZS v km 19,864 na 3f podružné měření v části RE03 - měření SŽE. Zároveň dojde k výměně stávajícího jističe s hodnotou B16/1 před podružným elektroměrem SŽE za nový jistič s hodnotou B20/3. Navržené úpravy ve stávajícím plastovém rozvaděči u výpravní budovy Kokašice n.z. jsou patrné na v. č. 0007.

Dále je v rámci stavby tohoto stavebního objektu navrženo vyměnit stávající napájecí kabel B 07 - CYKY 4-Bx6mm² za nový napájecí kabel B 07 - AYKY 4-Jx35mm² pro napájení RD PZS v žkm 19,864. Stávající napájecí kabel B 07 - CYKY 4-Bx6mm² je dle zadávacích podmínek z PD v nevyhovujícím stavu (snížený izolační stav) a proto bude vyměněn za nový kabel. Nový kabel je zároveň navržen z důvodu provedených výpočtů v simulačním programu „Sichr“, kde stávající typ kabelu nevyhovuje požadavkům na nový stav RD PZS v žkm 19,864.

Ukončení kabelu bude provedeno na jednom konci ve stávajícím plastovém rozvaděči na rohu výpravní budovy Kokašice n.z. v části R02 na stávajících svorkovnicích a na druhém konci bude kabel ukončen v novém plastovém pilířovém rozvaděči R0 - SS100, který bude umístěn vedle stávajícího RD PZS v žkm 19,864. V novém rozvaděči R0 - SS100 bude umístěn hlavní 3P vypínač např. IS-20/3 a svodič bleskových proudů - TYP 1 pro 3f síť NN např. HS55/3+0. Z nového pilířového rozvaděče R0 - SS100 bude napojen nový nástěnný rozvaděč R1 v RD pomocí kabelu B 08 - CYKY 4-Jx10, který bude ve správě OŘ Plzeň - SSZT a je řešen v rámci PS 01. V novém nástěnném rozvaděči R1 v RD bude el. přípojka chráněna pomocí kombinovaného svodiče přepětí B+C.

Stávající rozvaděč KS 03 u RD PZS v žkm 19,864 pro ukončení stávajícího kabelu B 07 - CYKY 4-Bx6 mm² bude poté demontován.

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
2. kolejové úpravy – provedení stavební části
3. osazení výstražníků a přejezdníků
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 projektového souhrnného řešení (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 příslušný Drážní úřad. 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 3 měsíce. Zahájení stavby je v roce 2015 a ukončení stavby je v roce 2015.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Pro napájení RD PZS v km 19,864 bude položen nový napájecí kabel B 07 typu AYKY 4-Jx35mm². Ukončení kabelu bude provedeno na jednom konci ve stávajícím plastovém rozvaděči na rohu výpravní budovy Kokašice n.z. v části R02 a na druhém konci bude kabel ukončen v novém plastovém pilířovém rozvaděči R0 - SS100, který bude umístěn vedle stávajícího RD PZS v km 19,864 a ze kterého bude přivedeno napájení do rozvaděče R1 v RD pomocí kabelu B 08 typu CYKY 4-Jx10mm². Elektrická přípojka je řešena v rámci samostatného stavebního souboru SO 05.

Celkový příkon pro RD PZS v km 19,864 je 3,0 kW.

Napojení stavby na rozvody plynu a vody není řešeno.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

V rámci stavby bude vybudováno nové trativodní odvodnění, které je řešeno v rámci SO 01 Železniční spodek. Napojení na kanalizaci není řešeno.

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

Napojení na dopravní systém je řešeno v rámci SO 04 Pozemkové úpravy. Jedná se o napojení nové polní komunikace na silnici II. tř. č. 201 (parc. č. 1389/2 k.ú. Kokašice).

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění

V rámci stavby není počítáno s 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 (ČD), 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 změna Z1 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 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu OP16.

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 (ČD).

Stavba bude probíhat na trati Pňovany – Bezručice při výluce a i nepřetržitém provozu a proto je třeba dodržovat ustanovení OP 16 Směrnice 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 2650 ed.2 Březen 2010 pro PZS 3. kategorie. Schéma přejezdového zařízení nebude doplněno dle vyhlášky 577/2004Sb. ze dne 9.11.2004 o dálkově ovládanou zvukovou signalizací pro nevidomé z důvodu umístění železničního přejezdu v extravilánu.

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, ale v rámci výstavby nové polní komunikace dojde k mechanické ochraně stávajících metalických a optických kabelů včetně prázdné HDPE 40 pro OK v majetku Telefónica Czech Republic, a.s..

Připojení na stávající technické vybavení území:

Při rekonstrukci PZZ bude využita stávající elektrická přípojka na rohu výpravní budovy Kokašice n.z.. Dojde pouze ke změně elektrické přípojky z 1f na 3f a k náhradě stávajícího napájecího kabelu.

Jiná omezující opatření:

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

Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.4.13 Statické výpočty

V rámci stavby 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. 51/11/SSZ-TM-PD ze dne 12.11.2012 byly dodrženy:

- 1) je dodrženo
- 2) je dodrženo
- 3) je dodrženo
- 4) je dodrženo
- 5) je dodrženo
- 6) je dodrženo
- 7) je respektováno
- 8) v zájmovém území se nachází pouze vzdušné vedení NN (do 0,4kV) společnosti ČEZ Distribuce, a.s. na které se nevztahuje souhlas v OP, stavba se nachází ve vzdálenosti 50m od lesa. Bylo požádáno o závazné stanovisko se stavbou do 50 metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.
- 9) rozsah a způsob zabezpečení přejezdu se nemění, proto není nutné žádat o vydání rozhodnutí změny rozsahu a způsobu zabezpečení přejezdu
- 10) je dodrženo
- 11) je dodrženo
- 12) je dodrženo
- 13) je dodrženo
- 14) bylo upraveno
- 15) je dodrženo
- 16) je dodrženo
- 17) je dodrženo
- 18) je dodrženo
- 19) je dodrženo
- 20) je dodrženo
- 21) je dodrženo
- 22) je dodrženo
- 23) je respektováno
- 24) je dodrženo

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

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Stavba je situována převážně na pozemcích SŽDC, s.o. (parc. č.: 1387, 1391, 1394, 1397 a 72 v k.ú: Kokašice: 667943) a (parc. č.: 1437 v k.ú: Čeliv: 667935).

Dále se stavba nachází na pozemcích Správy a údržby silnic Plzeňského kraje (parc. č.: 1389/1 a 1389/2 v k.ú.: Kokašice: 667943), Obce Kokašice (parc. č.: 1360/4 v k.ú.: Kokašice: 667943), Ekozemědělské Konstantinovy Lázně, a.s. (parc. č.: 511/1, 512/2 a 542/2), Státního pozemkového úřadu (parc. č.: 512/6 a 1357/1 v k.ú.: Kokašice: 667943) a na soukromých pozemcích p. Jaroslava Houdka (parc. č.: 496/1 v k.ú: Kokašice) a SJM Ing. Libora Oravy a Elišky Oravové (parc. č.: 512/7 v k.ú: Kokašice).

Při stavbě dojde ke vstupu na pozemky v cizím majetku a bude nutný výkup některých pozemků. Nedojde k trvalému záboru zemědělského ani půdního fondu.

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

Staveniště je přístupné po veřejných komunikacích a z kolejí SŽDC.

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

Likvidace porostů:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před novými přejezdnicemi. Ostatní vyvětvení náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.

Odstraňování odpadů:

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 tyto odpady – kategorie O – ostatní, jedná se o číslo odpadu 170504 – čistá výkopová zemina-odkop, 170302 – vybouraný asfaltový beton, 020103 – smýcené stromy a keře, 170405 – železný šrot (kolej, výstražníky, skříně, návěstidla a ostatní kov), 170101 – žel. pražce betonové. A odpady N – nebezpečné, kde se jedná o číslo odpadu 170701 – lokálně zneč. štěrk a zemina (výh.).

V místě přejezdu v km 169,467 a zast. Domažlice město jsou použity betonové pražce. S ohledem na velikost úpravy GPK byla provedena předkategorizace.

Stručný výtah možných odpadů při stavbě a demolcích dle vyhlášky č. 381/2001Sb.. Nebezpečné odpady jsou označeny „*“.

Odpady vzniklé výkopovými pracemi:

- 17 05 04 – zemina nebo kamení

Odpady vzniklé kolejovými úpravami:

- 17 01 01 – beton
- 17 02 04 – dřevo obsahující nebezpečné látky (žel. pražce)
- 17 03 01* – asfaltové směsi obsahující dehet
- 17 03 02 – asfalt
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 05 01 – hlušina a kamenivo-svršek
- 17 05 04 – zemina nebo kamení
- 17 05 07* – štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 16 06 01* – olovený akumulátor
- 17 01 01 – beton z demolic objektů, zákl.TV
- 17 04 01 – měď, bronz, mosaz
- 17 04 02 – hliník
- 17 04 05 – železo a ocel
- 17 04 07 – směsné kovy
- 17 04 11 – kabely

Likvidaci odpadů zajistí dodavatel stavby na vlastní náklady.

Zhotovitel stavby se stává nositelem odpovědnosti za dodržení ustanovení zákona č. 185/2001 Sb., o odpadech a o změně některých dalších zákonů, v platném znění a všech jeho prováděcích předpisů.

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 20.5.2009.
- 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 ze stávající elektrické přípojky na rohu výpravní budovy Kokašice n.z.. Dojde pouze ke změně elektrické přípojky z 1f na 3f a k náhradě stávajícího napájecího kabelu.

Předpokládaná doba výluk:

5 dnů nepřetržitá výluka začátek 8:00 - 20:00 s využitím víkendu.

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 nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků, překopů 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 byla projednána a odsouhlasena PČR DI Tachov. Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy.

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

V rámci stavby je plánováno s odkupem částí pozemků:

Část pozemku, na kterém se nachází železniční přejezd v km 19,864 (P439):

ve správě	Správa a údržba silnic Plzeňského kraje	č.1389/1	-181,1m ²
-----------	---	----------	----------------------

Část pozemku, na kterém se nachází železniční přejezd v km 20,453 (P441):

v majetku	Obec Kokašice	č.1360/4	-138 m ²
-----------	---------------	----------	---------------------

Části pozemků, na kterých bude postavena nová polní komunikace:

v majetku	Ekozemědělská Konstantinovy Lázně a.s.	č. 511/1	-128m ²
-----------	--	----------	--------------------

v majetku	Ekozemědělská Konstantinovy Lázně a.s.	č. 512/2	-325m ²
-----------	--	----------	--------------------

ve správě	Státního pozemkového úřadu	č. 512/6	-92m ²
-----------	----------------------------	----------	-------------------

ve správě	Státního pozemkového úřadu	č. 1357/1	-450m ²
-----------	----------------------------	-----------	--------------------

v majetku	Jaroslav Houdek	č. 496/1	-140m ²
-----------	-----------------	----------	--------------------

v majetku	SJM Ing. Libor Orava a Eliška Oravová.	č. 512/7	-695m ²
-----------	--	----------	--------------------

Celkem			2149,1m ²
--------	--	--	----------------------

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.

Pro provedení rekonstrukce přejezdu bylo přihlédnuto zejména k těmto skutečnostem:

V rámci stavby dojde k náhradě ventilových kolejových obvodů na stávajícím železničním přejezdu v km 19,864 (P439) za počítače náprav se směrovými výstupy. Přejezd bude zabezpečen pomocí čtyř nových plastových výstražníků s jednou světelnou skříní s pozitivní signalizací.

Nové zabezpečovací zařízení bude typu PZS 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2. Březen 2010.

Nedojde k úspoře dopravních zaměstnanců.

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

Mimořádná dopravní opatření v době výstavby jsou součástí části H. Doklady.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

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

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

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

Posouzení vlivu na životní prostředí:

Předmětem záměru je rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu v km 19,864 na železniční trati Pňovany - Bezručice. Na základě předložených podkladů a výše uvedeného není rekonstrukce kolejových obvodů PZS v km 19,864 významnou změnou záměru ve smyslu zákona, nemůže mít závažný negativní vliv na životní prostředí, a proto **nepodléhá posuzování dle zákona č. 100/2001Sb..**

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

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.

Ochrana přírody a krajiny:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy a v prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby bude provedeno vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před novými přejezdnicí. Ostatní vyvětvění náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.

Kácení dřevin je řešeno novelou zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny provedená zákonem č. 349/2009 Sb., nabývající účinnosti 1.12.2009, kde §8 upravuje kácení dřevin rostoucích mimo les. Pokud obvod kmene ve výšce 1,3 m nad zemí nepřesahuje 80cm (u keřů plocha nepřesahuje 40m²), není nutné kácení písemně oznamovat ani žádat o vydání povolení ke kácení. 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 o vydání povolení ke kácení.

V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty. V blízkosti stavby se nenachází CHKO.

Hluk a vibrace:

Při rekonstrukci PZS v rámci stavby nedojde k rozšíření jeho rozsahu, takže zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:

Při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Bylo požádáno o závazné stanovisko se stavbou do 50 metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.

Odpady:

Odstraňování odpadů je řešeno v odstavci B.1.6.

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).

Projektová dokumentace doporučuje skládku společnosti Ekodepon, s.r.o. v obci Černošín (okres Tachov).

Opatření pro případ havárie

Preventivní opatření:

Z hlediska ochrany životního prostředí je třeba, aby byly mechanizační prostředky v dobrém technickém stavu, nedocházelo k úniku ropných produktů, motory těchto mechanizačních prostředků byly správně seřizeny na minimální, normou stanovené exhalace a nebyly zbytečně ponechávány v chodu. Dodavatel je povinen u použité mechanizace zkontrolovat a dodržovat těsnost palivových nádrží a nádrží na tlakový olej, aby nedošlo k jeho úniku do půdy a zejména do vodotečí.

Strojní mechanizmy musí mít hydraulické soustavy a palivové nádrže v bezvadném stavu, aby nedošlo ke kontaminaci půdy a vodních toků ropnými produkty. Pro skladování a přepravu automobilových motorových a převodových olejů řady A a AD jsou určeny dle ČSN tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystr ocelový, dopravní konve, kanystr z tenkého plechu drobné originální obaly, obaly z plastů. V prostorách stavby je zákaz mytí vozidel, výkopových mechanismů a agregátů přípravky ARVA nebo jinými chemickými rozpouštědly a dále zákaz používání všech saponátů. Při manipulaci s oleji a RPL, při jejich případné výměně nebo doplnění, v prostorách stavby dbát zvýšené opatrnosti, aby nemohlo dojít k jejich úniku.

Dodavatel stavebních prací je povinen seznámit pracovníky své organizace, přicházející na stavbě do styku s ropnými látkami a oleji s opatřeními uvedenými v této souhrnné technické zprávě.

Konkrétní činnosti při vzniku havárie:

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

zastavení úniku - zabránit utěsněním otvoru, trhlín, 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 k ekologické likvidaci.

Pokud by přes všechna opatření došlo k úniku ropných látek, je dodavatel povinen neprodleně provést první zásah osobou nebo osobami, které únik upozorovali. Při větším rozsahu, který není dodavatel schopen sám zajistit, neprodleně vyrozumět Městský úřad Stříbro - 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

Hasičskou záchrannou službu SŽDC

Městský úřad Stříbro, odbor životního prostředí

Povodí Vltavy, s.p., závod Berounka

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
Hasičská záchranná služba SŽDC – Plzeň	Operační středisko	972 522 662
HZS Plzeňského kraje - Požární stanice Stříbro	Kontakt na požární stanici	950 322 111
Hasičský Plzeňského kraje	Tísňová linka	112, 150
Centrální vodohospodářský dispečink		257 329 425, 724 067 719
Povodí Vltavy, s.p., závod Berounka		377 307 111
Městský úřad Stříbro, odbor životního prostředí	Ing. Dana Rožánková CSc. - Vedoucí odboru ŽP	374 801 150
Policie ČR	Obvodní oddělení Konstantinovy Lázně	974 337 750
Krajské ředitelství policie Plzeňského kraje	Územní odbor Tachov	974 337 111
Policie ČR	Tísňová linka	112, 158

Telefonické kontakty na investora a zhotovitele:

organizace	zástupce	kontakty
investor: Správa železniční dopravní cesty, s.o.(SŽDC, s.o.)		
zhotovitel:		

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Z hlediska požární ochrany a civilní obrany:

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 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 pracích 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 (ČD), 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 změna Z1 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 Opr.1 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

Dále je nutné, aby všichni pracovníci byli seznámeni a přezkoušeni z předpisu OP16.

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. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC (ČD). Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů. V rámci stavby nedochází ke křížení ani k souběhu s distribučním nadzemním vedením VN a VVN.

B.5 Energetické výpočty

V rámci této dokumentace není řešeno.

B.6 Protikorozní ochrana

Stavba se nachází na neelektrifikované trati. Energetická vedení NN musí splňovat podmínky a ustanovení předpisů a norem SŽDC (ČD). 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:

5 dnů nepřetržitá výluka začátek 8:00 - 20:00 s využitím víkendu.

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 nového PZS bude provedena v době nepřetržité výluky, tak aby po jejím skončení bylo nové PZS v činnosti. Železniční doprava bude nahrazena náhradní autobusovou dopravou. Přechody kabelů jsou navrženy pod železniční tratí pomocí protlaků, překopů 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 byla projednána a odsouhlasena PČR DI Tachov. Ostatní práce budou prováděny za provozu bez narušení plynulosti a bezpečnosti silniční dopravy.

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

Stavba je situována převážně na pozemcích SŽDC, s.o. a při její realizaci dojde k trvalému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Bylo požádáno o závazné stanovisko se stavbou do 50 metrů od kraje lesa dle §14 odst. 2 lesního zákona.

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

V rámci stavby bude použit stávající betonový reléový domek v km 19,874 s tepelnou izolací.

B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na trati Pňovany – Bezručice.

B.12 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby není řešeno. Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení na trati Pňovany – Bezručice.

B.13 Bezbariérové užívání

Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu:

- železniční přejezd není řešený jako bezbariérový jelikož se v jeho blízkosti nepohybují chodci.

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 železničního přejezdu v extravilánu.

Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením:

- železniční přejezd je vybaven světelným PZS.

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

- v rámci stavby není řešeno.