

B.1 SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH :

B 1. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B 1.1 Průzkumy a podklady

B 1.2 Ochranná pásma

B 1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby

B.1.3.2 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

B.1.3.3 Podmiňující předpoklady

B.1.3.4 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

B 1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

B 1.6 Výjimky z předpisů a norem

B.1.7. Požadavky na přípravu stavby

B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

B 2.1. Stávající stav

B 2.2. Cílový stav

B.3. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

B 3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

B 3.2. Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby

B 4. ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY

B 4.1. Z hlediska požární ochrany a civilní obrany

B 4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

B 4.3. Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

B 4.4. Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

B 5. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

B 6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

B 6.1 Zásady řešení staveniště a výstavby

B 6.2. Zajištění příjezdu na staveniště

B 6.3. Požadavky na postupné uvádění části stavby do provozu

B 6.4. Orientační lhůty výstavby

B 1. Souhrnná technická zpráva

B 1.1 Průzkumy a podklady

- geotechnický průzkum nebyl proveden, protože ve stavbě nebude zasahováno do konstrukce přejezdů. Dále bylo provedeno několik místních šetření pro upřesnění podkladů pro aktualizaci přípravné dokumentace stavby.
- zřízení staveniště bude možné na pozemcích SŽDC s.o., předpokládaná plocha cca 20 m².
- pro zpracování dokumentace bylo použito těchto podkladů:
- geodetické zaměření prostoru stavby
- situace obvodu stavby
- údaje o průběhu podzemních vedení a inženýrských sítí byly zjištěny projektantem a byly ověřeny správci. Vyjádření správců je v části H.
- před zahájením stavby bude nutné prověřit průběh jednotlivých podzemních řádů vzhledem k aktualizaci k době, ve které byly vydány.
- v rámci stavby bylo provedeno určení skládky odpadů - dokumentace doporučuje skládku společnosti Odpadové hospodářství Klatovy s.r.o. v obci Štěpánovice (Okres: Klatovy)

B 1.2 Ochranná pásma

- v průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a jejich ochranným pásmem:
 - O2 a.s.
 - RWE a.s.
 - ČEZ a.s.
 - ČD Telematika a.s.
 - SŽDC s.o.
- 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 pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.
- stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci stavby nedojde k žádnému kácení. Bude provedeno pouze vyřezání náletových dřevin při provádění výkopů pro pokládku nových kabelů mimo průjezdný profil a z důvodu dobré viditelnosti před návěstidly. Ostatní vyvětvení náletových rostlin provede OŘ Plzeň v rámci svých prací před realizací stavby.
- při stavbě nedochází k trvalému ani dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nenachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Není nutné žádat o vydání závazného stanoviska dle ust. §14 odst. 2 lesního zákona.

B 1.3 Koncepce stavby

B.1.3.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby

Požadavky jsou dány charakterem stavby dráhy, na které jsou vydány vzorové listy SŽDC, s.o (ČD), TKP a dalšími předpisy a výnosy, které s tím souvisí.

B.1.3.2 Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO

Členění objektů a souborů:

PS 01 - Úprava SZZ žst. Běšiny

PS 02 – TZZ Klatovy - Běšiny

SO 01 – Přestavby výhybkářského domku na technologický

SO 02 - Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v oblasti zastávky Luby u Klatov

PS 01 – Úprava SZZ žst. Běšiny

Na přejezdu v km 46,386 bude provedena změna z PZM1 na PZM2. Klíč bude držen v novém elektromagnetickém zámku v místě přejezdu a závislost bude zapracována do TZZ. Obsluhující prvky EMZ budou u výpravčího. Dále bude upravena deska s indikacemi, kam budou staženy indikace ze všech přejezdů traťového úseku Klatovy – Běšiny. Dnešní zapojení s telefonními relé bude nahrazeno zapojením s relé NMS. Ve stanici budou zrušeny izolované koleje Ik6-Ik8. Jejich funkci převzou nově instalované počítače náprav se směrovými výstupy.

PS 02 – TZZ Klatovy - Běšiny

V rámci stavby tohoto provozního souboru dojde k výstavbě nového automatického hradla pro traťový úsek Klatovy - Běšiny. Hláška v Lubech bude zrušena, návěstidla snesena. Nové AH bude bez oddílových návěstidel na trati. V RD2 přejezdu v km 53,146 bude zrušeno zařízení hlásky. Zapojení traťového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Na přejezdu BK6 v km 52,328 bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezd bude spouštěn pomocí přibližovacích úseků ohraničených počítači náprav. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových jednoduchých výstražníků bez závor A a B. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Přejezd bude vybaven pozitivním signálem. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení, protože vzhledem k poloze je přítomnost nevidomých minimalizována.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny v dopravní kanceláři žst. Běšiny.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do RD, který bude umístěn do přebudovaného domku výhybkáře mimo rozhledové trojúhelníky. Domek bude vybaven ventilací, klimatizace není potřeba.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude provedena odbočka z napájecího kabelu, který napájí přejezd v km 51,647. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Označení přejezdu:

Označení	km poloha přejezdu	IČ ŽP
BK6	52,328	P936

Na přejezdu BK7 v km 53,146 bude rekonstruováno přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezd bude spouštěn pomocí přibližovacích úseků ohraničených počítači náprav náhradou za kolejové obvody. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h ve směru od Běšin a $V_t = 65$ km/h ve směru od Klatov. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových jednoduchých výstražníků bez závor A a B. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Přejezd bude vybaven pozitivním signálem. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a

o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení, protože vzhledem k poloze je přítomnost nevidomých minimalizována.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny v dopravní kanceláři žst. Běšiny.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do původního RD.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Napájecí přípojka zůstane původní, napáječ bude nový.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Označení přejezdu:

Označení	km poloha přejezdu	IČ ŽP
BK7	53,146	P937

Ostatní přejezdy osazené PZS (BK2 v km 47,084, BK3 v km 49,181, BK4 v km 50,354) budou ponechána beze změny, budou pouze nahrazeny kolejové obvody počítači náprav (přejezd BK4 je již vybaven) a změněny spouštěcí body z důvodu zvýšení rychlosti na 80 km/h. Přejezd BK5 v km 51,647 bude osazen počítači náprav záměnou za kolejové obvody a novým napáječem (napájen z rekonstruovaného přejezdu 53). Změněny budou i spouštěcí body z důvodu počítané rychlosti 80 km/h. Přejezd BK8 v km 54,136 bude osazen počítači náprav záměnou za kolejové obvody.

SO 01 – Přestavby výhybkářského domku na technologický

V místě přejezdu v km 52,348 se nachází bývalé výhybkářské stanoviště. Tento zděný domek bude přestavěn na releový domek. Bodou zazděny všechny 3 okna, vyměněny vstupní dveře a zárubně za odolné (plechové), snesena střecha s krovem a nahrazena novou s plechovou krytinou. Bude proveden ventilační otvor pod stropem a osazen ventilátorem. Budou opraveny vnější a vnitřní omítky a proveden jejich nátěr. Bude proveden prostup pro kabely do podlahy.

SO 02 - Rekonstrukce elektrické přípojky a rozvodů NN v oblasti zastávky Luby u Klatov

V Lubech u Klatov bude změněna přípojka. ČEZ zřídí novou přípojku na nový stožár v oblasti stávajícího rozvaděče R 03. Přípojka bude třífázová 3x 25A ukončená v HDS na sloupu. Odtud půjde kabel AYKY 4Jx16 do nového rozvaděče RE 03. Zde bude osazen jednofázový elektroměr na fázi L1. Bude změněn systém napájení budovy zastávky v Lubech u Klatov. Dnes je napájena ze střešníku na budově, a rozvaděč R 03 pro napájení osvětlení je napájen kabelem z rozvaděče RE 01 z budovy. Po zbudování rozvaděče RE 03 bude směr napájení otočen a rozvaděče RE 01 a R 03 budou napájeny z RE 03. Více ve výkresu 0002 Schéma zapojení.

B.1.3.3 Podmiňující předpoklady

- Přeložky inženýrských sítí:

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

- Připojení na stávající technické vybavení území:

V rámci stavby je zřízena nová přípojka – viz SO 02.

- Jiná omezující opatření:

Tato nejsou. Práce o vlakových přestávkách a výlukách je nutné řešit operativně ve spolupráci dodavatele s dopravními zaměstnanci a investorem. Postup prací při provádění stavby bude určen po upřesnění detailů projektu v dalším stupni projektu.

Předpokládaná doba výluk

- Výluky se nepředpokládají, práce budou provedeny ve vlakových přestávkách.

Silniční uzavírka přejezdu

Silniční uzavírka se nepředpokládá.

- Zabezpečení vodního hospodářství:

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody.

B.1.3.4 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

PZS stavbou dotčené jsou v oblastech, kde se nepředpokládá pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

B 1.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Stavba je situována výhradně na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.. Při její realizaci nedojde k trvalému ani k dočasnému záboru ZPF a PUPFL. Stavba se nachází ve vzdálenosti do 50m od lesa. Závazné stanovisko dle ust. § 14 odst. 2 lesního zákona je uvedeno v dokladové části H.

B 1.5 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

S výkupem pozemků se nepočítá. Stavba je výhradně na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.

B 1.6 Výjimky z předpisů a norem

- V rámci technického řešení jednotlivých PS 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.1.7. Požadavky na přípravu stavby

Dokumentace splňuje příslušná ustanovení zákona o drahách 266/94Sb. a příslušnými vyhláškami. Při provádění je nutno dbát všech příslušných norem, ustanovení, TNŽ, železničních předpisů a předpisů o bezpečnosti při práci. Další stupeň je nutno zpracovat dle směrnice č.11/2006 GŘ, změna č.1 s platností od 1.6.2010.

Veškeré inženýrské a datové sítě realizované v rámci této stavby v obvodu dráhy musí být provedeny v souladu s platnou legislativou, zvláště požadujeme dodržení ustanovení platného předpisu SŽDC S4 kapitola V. a ostatních souvisejících předpisů a norem.

V dalším stupni dokumentace se provede přesné stanovení kabelové trasy, která bude stanovena při pochůzce se zástupci Správy tratí Plzeň.

Požadavky na závěrečné úpravy území

Obvod stavby se nachází na pozemcích SŽDC, s.o. nebo ČD a.s.. Úprava území splňuje požadavky na stavbu dráhy.

B.2. PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

Účelem stavby je výstavba nového automatického hradla pro traťový úsek Klatovy - Běšiny. Hláska v Lubech bude zrušena, návěstidla snesena. V RD2 přejezdu v km 53,146 bude zrušeno zařízení hlásky.

Na přejezdu BK6 v km 52,328 bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezd bude spouštěn pomocí přibližovacích úseků ohraničených počítači náprav. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových jednoduchých výstražníků bez závor A a B. Přejezd bude vybaven pozitivním signálem. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení, protože vzhledem k poloze je přítomnost nevidomých minimalizována.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny v dopravní kanceláři žst. Běšiny.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Na přejezdu BK7 v km 53,146 bude rekonstruováno přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezd bude spouštěn pomocí přibližovacích úseků ohraničených počítači náprav náhradou za kolejové obvody. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h ve směru od Běšin a $V_t=65$ km/h ve směru od Klatov. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových jednoduchých výstražníků bez závor A a B. Přejezd bude vybaven pozitivním signálem.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny v dopravní kanceláři žst. Běšiny.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Ostatní přejezdy osazené PZS (BK2 v km 47,084, BK3 v km 49,181, BK4 v km 50,354) budou ponechána beze změny, budou pouze nahrazeny kolejové obvody počítači náprav (přejezd BK4 je již vybaven) a změněny spouštěcí body z důvodu zvýšení rychlosti na 80 km/h.

Dojde k úspoře dopravních zaměstnanců na zrušené hlásce Luby.

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

B.2.1. Stávající stav

V současné době je v traťovém úseku telefonické dorozumívání s jednou hláskou v Lubech u Klatov. V Lubech u Klatov jsou v současnosti manipulační koleje zrušeny a z hlediska

dopravního se jedná pouze o zastávku. Traťová rychlost v daném traťovém úseku Běšiny – Klatovy je 65 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m.

SZZ v žst. Běšiny je elektromechanické typu 5007 s řidicím a závislým stavědlem.

SZZ v žst. Klatovy je RZZ typu AŽD 71 s dvoupásovými kolejovými obvody 275 Hz s relé DSŠ 12S.

Přejezd v km 52,328 je křížením regionální dráhy s místní komunikací tř. D1. Přejezd je ve stávajícím stavu zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM1 s předzváněčem, obsluhovaný z hlásky Luby.

Ostatní přejezdy v traťovém úseku

V úseku se nacházejí následující přejezdy:

Přejezd v km 46,386 je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZM1 s předzváněčem, obsluhovaný z žst. Běšiny.

Přejezd v km 47,084 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71 s elektronickými doplňky. Volnost je zjišťována kolejovými obvody jednopásovými 50 Hz s relé NMVŠ 2-2000. Indikace jsou staženy do DK žst. Běšiny.

Přejezd v km 49,181 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71 s elektronickými doplňky. Volnost je zjišťována kolejovými obvody jednopásovými 50 Hz s relé NMVŠ 2-2000. Indikace jsou staženy do DK žst. Běšiny.

Přejezd v km 50,354 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBL typu PZZ-K. Volnost je zjišťována počítači náprav Frauscher AzF. Indikace jsou přejezdvníky.

Přejezd v km 51,647 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71. Volnost je zjišťována kolejovými obvody jednopásovými 50 Hz s relé NMVŠ 2-2000. Indikace jsou staženy do hlásky Luby u Klatov.

Přejezd v km 53,146 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SNI typu AŽD 71. Volnost je zjišťována kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P. Indikace jsou staženy do hlásky Luby u Klatov. Přejezd má závislosti na zařízení hlásky.

Přejezd v km 54,128 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI typu AŽD 71. Volnost je zjišťována kolejovými obvody 75 Hz s relé DSŠ 12P. Indikace jsou staženy do hlásky Luby u Klatov.

Přejezd v km 54,959 je zabezpečen výstražnými kříži.

Traťová rychlost v daném traťovém úseku Klatovy - Běšiny je 65 km/h, zábrzdna vzdálenost 700 m.

B.2.2. Cílový stav

Na přejezdu v km 46,386 bude provedena změna z PZM1 na PZM2. Klíč bude držen v novém elektromagnetickém zámku v místě přejezdu a závislost bude zapracována do TZZ. Obsluhující prvky EMZ budou u výpravčího. Dále bude upravena deska s indikacemi, kam budou staženy indikace a ovládání ze všech přejezdů traťového úseku Klatovy – Běšiny. Dnešní zapojení s telefonními relé bude nahrazeno zapojením s relé NMŠ. Ve stanici budou zrušeny izolované koleje Ik6-Ik8. Jejich funkci převezmou nově instalované počítače náprav se směrovými výstupy.

Dále dojde k výstavbě nového automatického hradla pro traťový úsek Klatovy - Běšiny. Hláška v Lubech bude zrušena, návěstidla snesena. V RD2 přejezdu v km 53,146 bude zrušeno zařízení hlásky. Zapojení traťového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Na přejezdu BK6 v km 52,328 bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezd bude spouštěn pomocí přibližovacích úseků ohraničených počítači náprav. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových jednoduchých výstražníků bez závor A a B. Nové výstražníky budou rozmístěny a

nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Přejezd bude vybaven pozitivním signálem. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení, protože vzhledem k poloze je přítomnost nevidomých minimalizována.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny v dopravní kanceláři žst. Běšiny.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do RD, který bude umístěn do přebudovaného domku výhybkáře mimo rozhledové trojúhelníky. Domek bude vybaven ventilací, klimatizace není potřeba.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Pro napájení nového RD bude provedena odbočka z napájecího kabelu, který napájí přejezd v km 51,647. PZS bude důsledně doplněno třístupňovými přepětovými ochranami.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Označení přejezdu:

Označení	km poloha přejezdu	IČ ŽP
BK6	52,328	P936

Na přejezdu BK7 v km 53,146 bude rekonstruováno přejezdové zabezpečovací zařízení. Přejezd bude spouštěn pomocí přibližovacích úseků ohraničených počítači náprav náhradou za kolejové obvody. Přejezd bude navržen na rychlost $V_t = 80$ km/h ve směru od Běšin a $V_t=65$ km/h ve směru od Klatov. Přejezd bude zabezpečen pomocí dvou nových jednoduchých výstražníků bez závor A a B. Nové výstražníky budou rozmístěny a nasměrovány s ohledem na rozhledové poměry na přejezdu. Přejezd bude vybaven pozitivním signálem. Přejezd nebude doplněn o dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé a o hmatové vyznačení hranice nebezpečného prostoru a směru přecházení, protože vzhledem k poloze je přítomnost nevidomých minimalizována.

Použité svislé dopravní značení A32a (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný) umístěné na nových výstražnících nebudou zvýrazněny osazením fluorescenčního žlutého pozadí.

Pro kontrolu funkčnosti PZS budou indikace a ovládání umístěny v dopravní kanceláři žst. Běšiny.

Nové reléové přejezdové zabezpečovací zařízení s elektronickými doplňky bude typu PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2.

Nová technologická část pro přejezd bude umístěna do původního RD.

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude doplněno záznamovým zařízením dle dopisu č.j. 32729/07-OP ze dne 1.11.2007.

Napájecí přípojka zůstane původní, napáječ bude nový.

Stávající kabelová vedení SŽDC, s.o. i ostatních správců budou respektována. Zapojení přejezdového zabezpečovacího zařízení vychází z typových a schválených schémat pro použití u SŽDC s.o., které jsou zavedeny Zaváděcími listy.

Označení přejezdu:

Označení	km poloha přejezdu	IČ ŽP
BK7	53,146	P937

Ostatní přejezdy osazené PZS (BK2 v km 47,084, BK3 v km 49,181, BK4 v km 50,354) budou ponechána beze změny, budou pouze nahrazeny kolejové obvody počítači náprav (přejezd BK4 je již vybaven) a změněny spouštěcí body z důvodu zvýšení rychlosti na 80 km/h. Přejezd BK5 v km 51,647 bude osazen počítači náprav záměnou za kolejové obvody a novým napáječem (napájen z rekonstruovaného přejezdu 53). Změněny budou i spouštěcí body z důvodu počítané rychlosti 80 km/h. Přejezd BK8 v km 54,136 bude osazen počítači náprav záměnou za kolejové obvody.

V místě přejezdu v km 52,348 se nachází bývalé výhybkářské stanoviště. Tento zděný domek bude přestavěn na releový domek. Bodou zazděny všechny 3 okna, vyměněny vstupní dveře a zárubně za odolné (plechové), snesena střecha s krovem a nahrazena novou s plechovou krytinou. Bude proveden ventilační otvor pod stropem a osazen ventilátorem. Budou opraveny vnější a vnitřní omítky a proveden jejich nátěr. Bude proveden prostup pro kabely do podlahy.

V Lubech u Klatov bude změněna přípojka. ČEZ zřídí novou přípojku na nový stožár v oblasti stávajícího rozvaděče R 03. Přípojka bude třífázová 3x 25A ukončená v HDS na sloupu. Odtud půjde kabel AYKY 4Jx16 do nového rozvaděče RE 03. Zde bude osazen jednofázový elektroměr na fázi L1. Bude změněn systém napájení budovy zastávky v Lubech u Klatov. Dnes je napájena ze střešníku na budově, a rozvaděč R 03 pro napájení osvětlení je napájen kabelem z rozvaděče RE 01 z budovy. Po zbudování rozvaděče RE 03 bude směr napájení otočen a rozvaděče RE 01 a R 03 budou napájeny z RE 03.

B.3. VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

B 3.1. Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí.

B 3.2. Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby

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. 17/92 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. nebo ČD a.s. se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám nedojde ke zhoršení životního prostředí.

Předmětný záměr nenaplnuje předmět posuzování uvedený v odst. 1 § 4 zákona č. 100/2001 Sb. Jedná se o změnu záměru uvedeného v příloze č. 1 kategorii II zákona, v důsledku které není významně zvýšena kapacita a rozsah, ani se výrazně nemění technologie, řízení provozu nebo způsob užívání. Předmětná stavba bude realizována výhradně na stávajících pozemcích dráhy, přičemž nedojde ke změně směrového ani výškového vedení trati. Maximální traťová rychlost zůstane po dokončení realizace stavby zachována, nedojde ani k nárůstu rozsahu dopravy. Záměr proto nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí podle zákona č. 100/2001 Sb.

Ochrana přírody a krajiny:

V okolí stavby se nenachází jednotlivá zvláště chráněných území dle § 14 zákona č.

114/1992 Sb., lokality soustavy Natura 2000 a během realizace stavby nedojde k zásahu do významných krajinných prvků

Dendrologický průzkum:

Stavba bude prováděna v obvodu dráhy na drážním pozemku. V prostoru staveniště se nenachází vzrostlá zeleň. V rámci této stavby nedojde k jejímu kácení dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje:

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.

Odpadové hospodářství:

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).

Nebezpečné odpady jsou označeny „*“. Stručný výťah:

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* - štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky

Odpady vzniklé demontáží stávajících zařízení:

- 17 06 05* Stavební materiály obsahující azbest
- 17 02 01 – Dřevo
- 17 08 02 - Stavební materiály na bázi sádry neuvedené pod číslem 17 08 01
- 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

Odběr vzorku těženého materiálu (štěrk, zemina)

Zhotovitel stavebních prací zajistí provedení odběru vzorku těženého materiálu (štěrk, 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.

Likvidaci odpadů zajistí dodavatel stavby na vlastní náklady.

Nakládání s vyzískaným materiálem se bude řídit Směrnicí SŽDC č. 42 „Hospodaření s vyzískaným materiálem“ z 7.1.2013.

Ochrana zemědělského, lesního a půdního fondu:

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

Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy:

V obvodu stavby se žádné kulturní památky ani archeologická naleziště nenalézají, neboť výkopové práce se provádějí na již zbudovaných trasách.

Hluková studie:

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. Podrobnosti o technologii v článku „B.2 Provozní a dopravní technologie“, který tuto problematiku podrobně řeší.

V rámci stavby nedojde k výrazné zátěži z hluku a vibrací oproti dnešnímu stavu.

Stavební činnost bude prováděna pouze v době od 7 do 21 hodin. V době od 7:00 do 21:00 mohou 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 $L_{Aeq, S} = 65$ 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

Při provádění stavby může vzniknout mírně vyšší prašnost při výkopových pracích. Součástí stavby nebude recyklace šterkového lože, a proto není nutno zpracovávat rozptylovou studii.

Péče o životní 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.

Výkopy v oblasti dřevin nutno provádět ručně (ochrana stromů při stavbě dle ČSN 83 9061 „Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích) - ochranné pásmo 2 metry od paty kmene - při nemožnosti dodržení tohoto pásma opatrně odkrýt kořeny stromu v šířce výkopu, silné kořeny zakrýt vlhkým hadrem, trubky provléci pod kořeny stromu v chrániče z PVC průměru cca 90 mm, výkop po pokládce trubek pro optické kabely urychleně zahrnout a provést zálivku kořenů vodou. Při poškození kořeny začistit hladkým řezem a ošetřit vhodným přípravkem fungicidu. Při hrozícím poškození kmene stromu provést provizorní dřevěné obednění kmene. Konkrétní stávající porosty v dané lokalitě je nutno respektovat.

Při realizaci kabelové trasy v oblastech ochranných pásem vodních toků a zdrojů a v chráněných územích se doporučuje požádat o dozor zástupce ŽP, správce vodních toků apod.

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 mechanismy 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 65 6060 tyto druhy obalů: sudy těžké pozinkované i bez povrchové úpravy, sudy lehké - drumy, kanystry ocelové, dopravní konve, kanystry 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.

Při náhodném úniku ropných produktů do terénu při výkopových pracích i pokládce je nutné neprodleně zabránit dalšímu šíření, rozlitý 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 jám, a odčerpát. 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 v Písku - odbor životního prostředí a HZS Jihočeského 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, musí neprodleně vyrozumět:

HZS Plzeňského kraje

Hasičskou záchrannou službu SŽDC

Povodí Vltavy, závod Horní Vltava

Policie ČR

Městský úřad v Klatovech, odbor životního prostředí

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
Hasičská záchranná služba SŽDC	Operační středisko	972 522 150 972 524 444
Povodí Vltavy, závod Horní Vltava	Sekretariát	387 683 111
Městský úřad v Klatovech – odbor životního prostředí	Vedoucí odboru	376 347 353
Policie ČR	Tísňová linka	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

B 4.1. 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 prostorech.

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

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

Releový domek bude zděný jednopodlažní domek, staticky nezávislý objekt 1. stupně. Domek nemá okna, pouze plechové dveře max. šíře 1,1m. Domek nepřesahuje hranice stavebního pozemku investora a nezasahuje na sousední objekty. Domek nezasahuje na uvažovanou stavbu výstražníků. Uvnitř bude umístěn hasicí přístroj typu 34A. Na domku bude cedule

hlavní vypínač elektrické energie. Pro hasební vodu lze využít hydranty ve městě Klatovy, vzdálené 2 km severně.

B 4.2. Z hlediska ochrany bezpečnosti práce

Při práci je třeba dbát všech příslušných ustanovení a norem SŽDC (ČD) a ČSN a předpisů o bezpečnosti při práci.

Zvláště je nutné, aby byly dodržovány podmínky zákona a vyhlášky:

- zákon č. 309/2006 Sb. Zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
- NV č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích
- ČSN 33 0050-603 změna Z1 Výroba, přenos a rozvod elektrické energie. Plánování a řízení elektrizační soustavy
- Vyhlášky 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 Bp1.

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

B 4.3. Z hlediska vlivu trakce a energetického vedení

Stavba se nachází na neelektrifikované trati.

V rámci stavby nedochází k souběhu nadzemními vedeními, které by mohly ovlivnit zařízení. Na trati jsou provozovány jízdní soupravy s elektrickým vytápěním vozů.

B 4.4. Zvláštní požadavky na následnou dokumentaci

Projekt nebo projektové souhrnné řešení bude vypracováno dle směrnice generálního ředitele č. 11/2006, změna č.1 s platností od 1.6.2010 a směrnice č. 20/2004. Budou splněny případné připomínky ze schvalovacího a posuzovacího protokolu pro PD.

B 5. GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

V rámci této dokumentace není řešeno.

B 6. ORGANIZACE VÝSTAVBY

B 6.1 Zásady řešení staveniště a výstavby

Rozsah a uspořádání staveniště

Staveniště se nachází na pozemcích SŽDC s.o parcelní číslo 879/1 v katastrálním území Luby, 656/1 v katastrálním území Malá Víska u Klatov, 1185/1 a 1184 v katastrálním území Vrhavěč u Klatov, 365/1 v katastrálním území Neznašovy, 520 v katastrálním území Lukavice u Strážova, 797/2 a 797/3 v katastrálním území Kozí a na pozemcích ČD a.s. 797/1 a st.35 v katastrálním území Kozí. Staveniště, v němž je stavba umístěna, je v ochranném pásmu dráhy a nacházejí se zde inženýrské sítě (viz odst. B1.2). Pozemek parcelní číslo 879/1 v katastrálním území Luby bude využit pro zařízení staveniště. Skládku materiálu bude rovněž možné zřídit na části tohoto pozemku.

B 6.2. Zajištění příjezdu na staveniště

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

B 6.3. Požadavky na postupné uvádění části stavby do provozu

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.

B 6.4. Orientační lhůty výstavby

Lhůta výstavby byla stanovena vzhledem k rozsahu prováděných prací a ve srovnání z dříve prováděnými pracemi stejného rozsahu na 6 měsíců. Vyloučení silniční a železniční dopravy přes přejezd není předpokládáno. Plánovaný termín zahájení a dokončení stavby bude upřesněn investorem při zajištění potřebného financování stavby.