


Razítko oprávněné osoby:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	05/2022	Vypuštění realizace kamerového systému na přejezdu	Mgr. Radek Böhm
000	6. 8. 2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Radek Böhm

Stavebník/Investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	Signal Projekt s.r.o.		
Adresa: Kontakt:	<div>Vídeňská 55, 639 00 Brno T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz</div> <div></div>		
Zhotovitel objektu:			
Adresa: Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP): Mgr. Radek Böhm	Specialista: Ing. Milan Lukášek	Odpovědný projektant: Mgr. Radek Böhm	Zpracovatel: Mgr. Radek Böhm

Název stavby/akce:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín - Frýdek-Místek			Označení (S-kód): S622000194
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení zhotovitele: 21-003-35-513
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Moravskoslezský	Hnojník [640191]	2531		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	8/2021	37 x A4		

S-kód:										Stupeň dokumentace:					Část:					Objekt:					Podobjekt:					Příloha:					Revize:			
5	6	2	2	0	0	0	1	9	4	P	D	P	S	R	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	0	0

OBSAH

B.1 Popis území stavby

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,
- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,
- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,
- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,
- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,
- g) ochrana území podle jiných právních předpisů¹ - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.,
- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,
- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,
- j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,
- k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,
- l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,
- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,
- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,
- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravní a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních,
- e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,
- f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,
- g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,
- i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,
- j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,
- k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,
- l) orientační náklady stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,
- b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření,

- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,
- c) celková spotřeba vody,
- d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,
- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,
- b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení,
- c) energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

- a) stručný popis stávajícího stavu,
- b) stručný popis navrženého řešení.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,
- b) ochrana před bludnými proudy,
- c) ochrana před technickou seizmicitou,
- d) ochrana před hlukem,
- e) protipovodňová opatření,
- f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) napojovací místa technické infrastruktury,
- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,
- c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,
- b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,
- c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlostí, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

- a) terénní úpravy,
- b) použité vegetační prvky,
- c) biotechnická, protierozní opatření.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,
- d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,
- b) odvodnění staveniště,
- c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,
- d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,
- e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,
- f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,
- g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,
- h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,
- i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,
- j) ochrana životního prostředí při výstavbě,
- k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,
- l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,
- m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,
- n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,
- o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu
- p) požadavky na výluky veřejné dopravy,
- q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Seznam použitých zkratk

BOZP	- bezpečnost a ochrana zdraví při práci
Bpv	- výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	- České dráhy, a.s.
ČSN	- česká technická norma
DK	- dopravní kancelář
DZ	- dopravní zařízení
EIA	- vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Enviromental Impact Assessment)
JOP	- jednotné obslužné pracoviště
MŽP	- Ministerstvo životního prostředí
NN	- nízké napětí
k. ú.	- katastrální území
OŘ	- oblastní ředitelství
p. č.	- parcelní číslo
PO	- požární ochrana
PS	- provozní soubor
PUPFL	- pozemek určený k plnění funkcí lesa
PZS	- přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	- reléový domek
RVO	- rozvaděč venkovního osvětlení
RZZ	- reléové zabezpečovací zařízení
SEE	- Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	- systém jednotné trigonometrické sítě katastrální
SMT	- Správa mostů a tunelů
SO	- stavební objekt
SSZT	- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	- staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	- Správa železnic, státní organizace
TK	- traťový kabel
TNŽ	- technická norma železnic
TTP	- tabulky traťových poměrů
t. ú.	- traťový úsek
TÚDC	- Technická ústředna dopravní cesty
TZZ	- traťové zabezpečovací zařízení
VB	- výpravní budova
VKP	- významný krajinný prvek
VN	- vysoké napětí
VVN	- velmi vysoké napětí
ZPF	- zemědělský půdní fond
ŽB	- železobeton
ŽST	- železniční stanice

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Stavební pozemky jsou určeny stávající polohou a profilem železniční trati, polohou železničního přejezdu a skutečným profilem drážního tělesa (skutečným profilem náspů, zářezů apod.). Stavba se nachází na regionální dráze č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek. Správcem trati je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava. Území stavby je ve stávajícím stavu využito tělesem regionální železniční dráhy. Stavbou dotčené kolejiště a komunikace jsou napojeny na dosavadní technické vybavení území. Stavba má charakter liniové stavby a je umístěna na drážních a silničních pozemcích. Staveniště je dobře přístupné ze železnice a ze silnice III. třídy, která bude využívána pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Dostatečná plocha staveniště umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby a tím se omezí průjezd dopravní techniky obydlenu zástavbou. Stavba bude realizována zejména v zastavěném i v nezastavěném území

obce Hnojník. Stavba se dle vlastnictví pozemků rozkládá převážně na drážním pozemku investora Správy železnic, státní organizace, na drážních pozemcích společnosti České dráhy, a.s., na silničních pozemcích v majetku Moravskoslezského kraje právo hospodařit náleží Správě silnic Moravskoslezského kraje, na pozemcích v majetku obce Hnojník a České republiky právo hospodařit Státnímu pozemkovému úřadu a zároveň kabelizace přechází po mostní konstrukci nad pozemek České republiky právo hospodařit náleží Povodí Odry, státnímu podniku.

Před zahájením stavby bude na dotčené pozemky cizích subjektů uzavřena smlouva o budoucí smlouvě o zřízení služebnosti pro umístění podzemní kabelizace (případně jiná forma smlouvy) a pro potřeby územního a stavebního řízení zajištěn písemný souhlas vlastníka pozemku na situačním výkresu projektové dokumentace dle § 184a stavebního zákona. Navržené řešení nevyžaduje výkupy cizích staveb.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Územně plánovací dokumentace platná pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků.

Podkladem pro zpracování dokumentace je platný Územní plán obce Hnojník vydaný zastupitelstvem obce Hnojník ode dne účinnosti 7.3.2006 a Územní plán obce Hnojník – změna č. 1, která nabyla účinnosti 6.1.2011.

V katastrální území Hnojník tvoří dotčené pozemky plochu železniční trati jednokolejné, D- zóna dopravy.

Funkční využití přípustné pro zónu dopravy je pro:

- těleso silnice včetně násypů
- železniční trať včetně náspu, nádraží
- ochranná zeleň
- nezbytná zařízení pro údržbu železnice a silnic
- nezbytná technická zařízení
- čerpací stanice pohonných hmot ve vymezených plochách

Dle výše uvedeného je umístění stavby, zařízení dopravy a dopravních zařízení, která zabezpečují provoz dráhy v souladu s uvedeným územním plánem.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Výjimky nebyly uplatňovány.

d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Z hlediska geomorfologického členění ČR se území stavby nachází v provincii Západní Karpaty, v subprovincii Vnější západní Karpaty, v oblasti Západobeskydské podhůří, v celku Podbeskydská pahorkatina a v podcelku Třinecká brázda. Z geologického hlediska se v území stavby jedná o horniny Karpatského souvrství a Českého masívu (pokryvné útvary a postvariské magmatity) z období kenozoika a mezozoika. Podkladové horniny tvoří jílovce, pískovce a pelosiderity překryté fluvialními a nivními sedimenty, pískem, štěrkem, sprašovou hlínou. Horniny jsou v místě tělesa dráhy překryty antropogenní navážkou.

Podle hydrogeologické mapy ČR (portál ČGS) leží stavba v hydrogeologickém rajonu základní vrstvy Flyš v povodí Olše (ID rajónu 3211). Rajon má kolektor s průlinovo-puklinovou propustností se střední transmisivitou mezi $1 \cdot 10^{-4}$ a $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s a střední mineralizací mezi 0,6 až 1 g/l. Hladina spodní vody je volná.

Předmětná stavba zasáhne do chráněného ložiskového území pod názvem Čs. část Hornoslezské pánve (ID 1440000) stanoveného pro těžbu zemního plynu a černého uhlí. Nejbližší ložisko vyhrazeného nerostu pod názvem Žukovský hřbet (č. SurIS. 307240000) se nachází cca 350 m západním směrem od stavby. Toto ložisko zemního plynu nebylo dosud těženo. Stavba se nenachází v dobývacím prostoru.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit nebo sesuvů. Stavba bude umístována v oblasti s větší než malou seismicitou (referenční zrychlení základové půdy mezi 0,1 až 0,12 g) a s nízkým radonovým indexem geologického podloží.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

Pro účely zpracování projektové dokumentace byly použity mapové podklady investora a také bylo provedeno geodetické zaměření oblastí přejezdů. Zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Na základě zaměřených bodů byla vyhotovena digitální účelová mapa. Bližší popis je uveden v části Geodetická dokumentace, která je součástí dokladové části.

Pro návrh rekonstrukce železničního spodku byl také proveden geotechnický průzkum a také chemická analýza znečištění zemin pražcového podloží. Průzkum je součástí dokladové části pro správní řízení (část 6.3).

Dále byl proveden průzkum inženýrských sítí. Výsledky jsou zaneseny do koordinační situace.

V dubnu 2021 byl proveden biologický průzkum se zaměřením na výskyt chráněných druhů rostlin a živočichů (samostatná příloha) a dendrologický průzkum se zaměřením na dendrologické charakteristiky dotčené zeleně.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

Stavba se nachází na území s archeologickými nálezy (III kategorie – územní s možností nálezů). Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby (nejpozději 20 dnů před započítím) Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Brno, v. v. i. a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu na dotčeném území (oznámení je možné oznámit on-line na webových stránkách <http://api.archeologickamapa.cz/oznameni/0/>). Výzkum je prováděn na základě dohody uzavřené mezi investorem stavby a Archeologickým ústavem AV ČR nebo oprávněnou organizací. Úhrada nákladů záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. V blízkosti stavby severně od ŽST Hnojník je vymezeno území s archeologickými památkami kategorie II (předpokládaná území), které nebude stavbou dotčeno.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci ani památkové zóně.

Velkoplošně a maloplošně zvláště chráněná území

Stavba se nezasahuje do zvláště chráněného území ani do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území.

Natura 2000

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000.

ÚSES

Stavba kříží skladebné prvky Územního systému ekologické stability.

Ostatní prvky ochrany přírody a krajiny

Stavba nezasáhne do významného krajinného prvku registrovaného, ani VKP ze zákona. Stavba se nedotýká památných stromů, ani jejich ochranných pásem.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo celostátní a regionální dráhy dle zákona o drahách tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vswislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (mimo dráhu vedenou po pozemních komunikacích). Celá stavba je umístěna v ochranném pásmu regionální dráhy č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek a její realizaci stavby nedejde ke změnám těchto ochranných pásem. Současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/94 Sb. „o drahách“.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma následujících inženýrských sítí:

Tabulka č.1: Seznam dotčených vlastníků či správců technické infrastruktury

Správce, vlastník	
CETIN a.s.	A
ČD Telematika a.s.	A
České dráhy,a.s., regionální správa majetku	N
České Radiokomunikace a.s.	N
ČEZ Distribuce, a. s.	A
ČEZ ICT Services, a. s.	N
Dial Telecom, a.s.	N
GasNet, s.r.o. v zast. GridServices, s.r.o.(dříve RWE)	A
itself s.r.o.	N
Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje	N
Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	N
NET4GAS, s.r.o.	N
Obec Hnojník	N
OPTILINE a.s., zast. SITEL, spol. s r.o.	N
RWE Gas Storage CZ, s.r.o.	
Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s.	A
SITEL, spol. s r.o.	N
Správa železnic, státní organizace	A
Telco Pro Services,a.s.	N
TeliaSonera International Carrier Czech Republic a.s., zast. SITEL, spol. s r.o.	N (křížení v k.ú. Horní Tošanovice)
T-Mobile Czech Republic a.s.	N
Vodafone Czech Republic a.s.	N
Legenda: A = dojde k dotčení N = nedojde k dotčení Nevyplněné = vyjádření správce nebylo do doby zpracování projektové dokumentace doručeno.	

Údaje o jednotlivých správcích a vlastnících technické infrastruktury byly získány prostřednictvím UtilityReport, kterou provozuje HRDLIČKA spol. s r. o.

U inženýrských sítí, nacházejících se v prostoru staveniště je nutné dodržet ochranná pásma, odstupy stanovené ČSN 73 6005, příslušnými zákony a podmínky stanovené ve vyjádřeních jejich správců. Zhotovitel stavby požádá před započítím stavebních prací jednotlivé správce o vytyčení jejich sítí. Při pracích v ochranném pásmu jednotlivých vedení, je nutno dodržet podmínky, stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců, viz dokladová část. Ochranná pásma inženýrských sítí jsou stanovena následovně:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3 m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení
- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....2 m pro vodič s izolací
- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace

- u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....12 m
- u napětí nad 110kV do 220kV včetně.15 m
- u napětí nad 220kV do 400kV včetně20 m
- u napětí nad 400kV30 m

Stavba respektuje příslušná ochranná pásma elektrického vedení, případný zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky elektrického vedení a obdržen jejich souhlas, který je součástí dokladové části dokumentace. Souběh a křížení s elektrickým vedením bude provedeno dle ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo telekomunikační, sdělovací a zabezpečovací techniky

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 0,5 m po stranách krajního vedení. Ochranné pásmo ostatních telekomunikačních vedení se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005. Stavba respektuje příslušná ochranná pásma telekomunikačního vedení, případný zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky telekomunikačního vedení a obdržen jejich souhlas, který je součástí dokladové části dokumentace.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu. Ochranné pásmo činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro tyto účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys. Stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem plynovodů.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranné pásmo definuje Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu v §23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok. Ochranné pásmo je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm včetně, 2,5 m

Zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky a správci inženýrských sítí. Souhlas se stavbou jsou součástí dokladové části dokumentace. Souběh a křížení s inženýrských sítí bude provedeno dle ČSN 73 6005.

Ostatní ochranná pásma

Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky. Pozemky stavby se nachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od okraje lesního pozemku).

Stavba neleží v žádném ochranném pásmu vodního zdroje, zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit a sesuvů. Stavba nezasáhne do stanoveného záplavového území vodního toku Stonávka.

i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Stavba nebude mít významný vliv na okolní pozemky a stavby. Realizací stavby se nepředpokládá významný negativní vliv na stávající odtokové poměry v daném území.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé zeleně podléhající povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění. Při pokládce kabelizace budou okolo trati odstraněny náletové dřeviny, přičemž celková plocha zapojených porostů nepřesáhne 40 m².

Vzhledem k vedení kabelové trasy v blízkosti kolejí a stávajících kabelových tras, jsou porosty v okolí stávající kabelové trasy v rámci údržby odstraňovány. Při průzkumu byly zaznamenány převážně drobné porosty v místech podkladky kabelů nebo umístění zařízení, proto také nebyl zpracován samostatný dendrologický průzkum stavby.

V žkm 126,625 před napojením kabelové trasy do reléového domku v žst. Hnojník budou smýceny nálety škumpy orobincové (*Rhus typhina*) v ploše cca 6 m². Okolo žkm 126,575 v místě kabelové trasy bude odstraněn nálet svídy krvavé (*Cornus sanguinea*), zimolezu (*Lonicera sp.*), a s výmladky javoru klenu (*Acer pseudoplatanus*) v ploše cca 5 m². V blízkosti stožáru osvětlení č. 21 v žst. Hnojník přibližně v žkm 126,540 budou ořezány nálety vrby jívy (*Salix caprea*), lísky obecné (*Corylus avellana*) a odstraněny výmladky javoru klenu (*Acer pseudoplatanus*) v ploše cca 9 m². Mezi km 126,000 a 126,100 je kabelová trasa vedena v místě stávající trasy uložené ve žlabu při úpatí zářezu, proto v tomto místě nedojde ke kácení náletů.

Při výstavbě bude v blízkosti vzrostlých dřevin dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a arboristický standard AOPK pod názvem „SPPK 01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti. Odstranění náletových dřevin a kácení vzrostlých dřevin bude prováděno v období vegetačního klidu (1. listopad – 31. březen) a mimo hnízdní období (31. července – 1. března). Rozsah odstraňování dřevin je omezen na nejmenší možnou míru.

Nutnost náhradní výsadby vegetace není předpokládána.

Součástí stavby je rovněž odstranění stávajícího zařízení – výstražníky, reléový domek.

k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Trvalé ani dočasné zábory pozemků určených k plnění funkce lesa stavbou nejsou navrhované. Stavba nevyvolá ani trvalé nebo dočasné zábory zemědělského půdního fondu.

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Poloha stavby je určena stávající polohou železničního přejezdu P8325, pozemní komunikace a trasováním tělesa dráhy. Okolí stavby v místě přejezdu se nachází v zastavěné oblasti obce Hnojník. Staveniště je dostupné jak po silnici III. třídy, tak i po dotčené železniční trati. Základní napájení PZS P8325 bude provedeno opět z drážního rozvodu ze stanice Hnojník.

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je dle rozhodnutí investora, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s. o., plánována v období 08/2022–06/2023.

Předmětná stavba je koordinována se související investiční stavbou „**Rekonstrukce přejezdu P8324 v km 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek Místek**“ (dále jen „související stavba“), se kterou tvoří soubor staveb. Obě stavby budou realizovány současně. Předmětem související stavby je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8324 v km 125,250 v traťovém úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku na téže trati. Součástí související stavby je také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, přejezdové konstrukce a také výstavba elektrické přípojky pro PZS. V rámci této související stavby bude provedena příprava také pro předmětnou stavbu. Jedná se o pokládku nové kabelizace od km cca 126,0 až k přejezdu v km 125,250 a posun snímače počítače náprav PB19 z km 125,892 do km 125,560 (dělicím místem obou staveb bude km 126,0).

Obec Hnojník připravuje stavbu „**Splašková kanalizace a ČOV v obci Hnojník**“. V km 126,500 bude budoucí kanalizace vedena pod kolejemi v ŽST Hnojník. Kanalizace PP DN 300 bude umístěna v ocelové chrániče DN 600.

V blízkosti zájmové oblasti stavby dále připravuje provozovatel veřejné distribuční sítě ČEZ Distribuce a. s. výstavbu elektrické přípojky pod názvem „**Hnojník, 238 4121644777 NNk**“.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Všechny pozemky se nachází v obci Hnojník v katastrálním území Hnojník.

Tabulka č.2: Seznam dotčených pozemků stavby

parcelní č.	Druh pozemku / způsob využití	výměra [m ²]	Vlastník / právo hospodařit s majetkem
1573	Ostatní plocha / dráha	11347	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
1539/1	vodní plocha / koryto vodního toku přirozené nebo upravené	78654	Česká republika / Povodí Odry, státní podnik
1575/5	Ostatní plocha / dráha	4037	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
1574/1	Ostatní plocha / ostatní komunikace	166	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
1574/2	Ostatní plocha / ostatní komunikace	200	Česká republika / Státní pozemkový úřad
1563/1	Ostatní plocha / silnice	5814	Moravskoslezský kraj / Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace
1589/1	Ostatní plocha / silnice	10263	Moravskoslezský kraj / Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace
594/1	Ostatní plocha / ostatní komunikace	2916	Obec Hnojník
1575/8	Ostatní plocha / dráha	13903	České dráhy, a.s.,
604	Ostatní plocha / dráha	277	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
599	Ostatní plocha / neplodná půda	532	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
590/2	Ostatní plocha / jiná plocha	124	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
590/1	Zastavěná plocha a nádvoří	282	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba je svým charakterem změna dokončené stavby.

Parametry dráhy

Trať Český Těšín – Frýdek-Místek:

Kategorie dráhy:	regionální (č. 885 00)
Číslo trati dle TTP:	302B
Traťový úsek/ŽST:	ŽST Hnojník, tr. úsek Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku
Traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Počet kolejí:	1

Trakce:	nezávislá
Drážní doprava:	je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení provozuschopnosti a bezpečnosti železniční dopravy. Realizací se účel užívání dráhy nezmění. Jedná se o regionální dráhu č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Předmětem stavby je rekonstrukce zastaralého přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8325, které nesplňuje požadavky současných norem a také zajištění větší spolehlivosti a technické úrovně železniční dopravní cesty. Jedná se o náhradu stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení typu AŽD 71 z roku 1984. Pro zvýšení bezpečnosti dojde k doplnění dalších výstražníků pro zaústěné komunikace v oblasti přejezdu a také k doplnění celých závor. Kategorie PZS se změní na 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol a ovládání opět k obsluhujícímu zaměstnanci). PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. Rekonstruované PZS bude plně vyhovovat ustanovením normy ČSN 342650 ed.2. Traťová rychlost zůstane stávající. Bude provedena oprava napájení přejezdu a také náhrada stávajícího metalického sdělovacího kabelu novým kabelem a pokládka trubek pro budoucí optickou kabelizaci v rozsahu výkopových prací.

V rámci stavby je řešena také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku a rekonstrukce přejezdové konstrukce na přejezdu P8325. Součástí stavby je také rekonstrukce propustku v km 126,478 v blízkosti přejezdu. Vnitřní technologie bude umístěna v reléovém domku (technologickém objektu) na přejezdu.

Realizovaná stavba bude sloužit pro potřebu provozu dráhy a zvýší bezpečnost účastníků železničního a silničního provozu. Projektová dokumentace je zpracována v souladu s následujícími předpisy:

- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu platný od 1. 3. 2014.
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- SŽDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení
- SŽDC S4 Železniční spodek.
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací a s cíli a úkoly územního plánování.

V katastrální území Hnojník tvoří dotčené pozemky plochu železniční trati jednokolejné, D- zóna dopravy.

Funkční využití přípustné pro zónu dopravy je pro:

- těleso silnice včetně násypů
- železniční trať včetně náspu, nádraží
- ochranná zeleň
- nezbytná zařízení pro údržbu železnice a silnic
- nezbytná technická zařízení
- čerpací stanice pohonných hmot ve vymezených plochách

Dle výše uvedeného je umístění stavby, zařízení dopravy a dopravních zařízení, která zabezpečují provoz dráhy v souladu s uvedeným územním plánem.

f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Výjimky nebyly uplatňovány.

g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území

Stavba se nedotkne ochrany nemovitých kulturních památek.

Stavba nezasáhne zvláště chráněného území, ani do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavbou dotčeny.

i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Technologie umístěná v reléovém domku bude napojena na elektrickou energii. Stavba neklade nároky na další zdroje surovin, vody ani na likvidaci odpadních vod. Dešťové vody ze střechy reléového domku budou likvidovány na pozemku vsakovací jímkou. Z provozu stavby jsou předpokládány odpady, které nebudou trvale uskladněny, a tedy nevyžadují dočasné zřízení skládky. Stavba také nevyžaduje další nové napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové komunikace. Před započítáním stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. V oblastech souběhu a křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi je ze strany vlastníků požadován ruční výkop. Postup výstavby, dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B. 8 (Zásady organizace výstavby). Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 zažádá o výluky. Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizaci stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel okamžitou dekontaminaci. Stavba bude uvedena do provozu jako jeden celek.

k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšně vyhodnocený zkušební provoz bude podmínkou předání stavby,

kteřá bude předána jako celek. Úspěšné vyhodnocení zkušebního provozu bude podmínkou kolaudace stavby. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu. Realizace staveb se předpokládá v období 08/2022–06/2023.

I) orientační náklady stavby

Celkové investiční náklady jsou odhadovány cca 22 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,

Jedná se o stavbu technické infrastruktury. Železniční přejezd je již v dnešní době pevně zakomponován v území a stavbou nedojde ke změně.

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

Architektonické řešení vychází ze stávajícího stavu a koncepce nového návrhu stavebního řešení je navrženo dle požadavku investora. V rámci stavby bude umístěn reléový domek (technologický objekt). Jedná se o typový výrobek betonové konstrukce (jednoduchý prefabrikovaný objekt). Vzhled domku většina výrobců již řeší tak, aby nerušil okolní zástavbu. Světla výška místnosti bude 2,79m. Prefabrikát objektu bude uložen na základových pásech ze ztraceného bednění. Střecha budovy bude dřevěná sedlová se sklonem 30°. Kolem nově umístěvaného RD bude provedena dlažba.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřijatelného přetvoření,

Účelem stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8325. V rámci provozního souboru **PS 01-01-31 PZS v km 126,462** bude v souladu se zadáním stavby a s rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu stávající přejezd P8325 doplněn o celé závory a další výstražníky pro zaústěné komunikace na přejezdu. Bude provedena rekonstrukce PZS, nově bude přejezd zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol a ovládání opět k obsluhujícímu zaměstnanci). Součástí provozního souboru je také rekonstrukce napájení pro PZS. Provozní soubor **PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace** řeší náhradu stávajícího metalického traťového kabelu novým kabelem v rozsahu výkopových prací včetně pokládky 3 trubek pro budoucí optickou kabelizaci. V rámci stavební části stavby bude na přejezdu provedena rekonstrukce železničního svršku (**SO 01-10-01 Železniční svršek**), železničního spodku (**SO 01-11-01 Železniční spodek**) a rekonstrukce přejezdové konstrukce s přílehlou komunikací (**SO 01-13-01 Železniční přejezd**). Součástí stavby je také rekonstrukce propustku v km 126,478 (**SO 01-21-01 Propustek v km 126,478**) a výstavba reléového domku PZS (**SO 01-72-01 Reléový domek**). Realizace stavby zvýší bezpečnost na přejezdu, rekonstruované PZS budou splňovat všechny požadavky dle platné normy ČSN 34 2650 ed.2. Popis koncepce technického řešení jednotlivých objektů je uveden v kapitole B.2.6.2.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,

Realizovaná stavba nebude mít výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Stavba nevyžaduje nové napojení na veřejnou a technickou infrastrukturu. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude napájeno z drážní distribuční sítě. Příkon PZS bude cca 3,5 kW.

c) celková spotřeba vody,

Stavba neklade nároky na zdroje vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,

Stavba má nevýrobní charakter a po dobu své životnosti nebude produkovat odpad ani emise. V části B.6 je zpracována kapitola ohledně odpadů (množství, druhy, způsob nakládání apod.) vzniklých při realizaci stavby v rámci stavební činnosti.

Při realizaci bude vznikat odpad uvedený v následující tabulce zařazený dle katalogu odpadů: Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

Tab. 3: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby a jejich množství

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Množství odpadů (kg)
07 02 99	Přýžové podložky	1 280
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	100
15 01 02	Plastové obaly	120
16 02 14	Elektroodpad	700
16 06 02	Nikl-kadmiové akumulátory	100
17 01 01	Beton	289 509
17 02 03	Polyethylenové podložky	10
17 02 04	Dřevěné železniční pražce	1 100
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	40 115
17 04 05	Železo a ocel	5 500
17 04 11	Kabely neznečištěné	200
17 05 04	Zemina a kamenivo	869 023
17 05 07	Lokálně znečištěný štěrk a zemina z kolejiště	10 500
17 05 08	Štěrk z kolejiště neznečištěný	148 890
17 06 04	Tepelná izolace (minerální vata)	304
17 09 04	Laminát z demolice reléového domku	300
20 01 38	Dřevo neuvedené pod číslem 20 01 37	1 500
20 03 01	Směsný komunální odpad	200

Zemina a kamenivo z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. V Zbytky kovových částí, beton, plasty, kabely, lamináty, izolační materiály, štěrk, elektroodpad, pryžové odpady, papírové a lepenkové obaly, plastové obaly budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. Smýcené dřeviny kmeny a větve o větších průměrech budou využity na palivové dříví a drobné větve přednostně štěpkovány v souladu se směrnicí investora stavby č. j. S 43941/2016-SŽDC-O15 – Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně. S vyzískaným materiálem bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem. Informace o sběrných dvorech a odběrných místech odpadů lze získat na portálu Ministerstva životního prostředí <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>. Vyřazená zařízení budou předán správci majetku k případnému dalšímu využití na náhradní díly.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Stavba nevyžaduje napojení na technickou veřejnou komunikační infrastrukturu.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Přejezd se nachází v zastavěné oblasti obce Hnojník. Z tohoto důvodu bude přejezd vybaven signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Plůtky na břevnech závor (zarážky bílé hole) budou zřizovány u závor přehrazujících chodník pro pěší.

Podélné sklony komunikací nepřekračují 8,33 %, příčný sklon chodníku nepřekračuje 2 %. Vodicí linie pro nevidomé a slabozraké je tvořena betonovým obrubníkem osazeným 0,06 m nad přilehlým terénem. Před přejezdem je navržena rampa dl. 1,8 m (max. sklon 1:12%) pro výškový přechod chodníku do úrovně přejezdové konstrukce. Před závorovými břevny je navržen varovný pás š. 0,4 m a signální pás š. 0,8 m a dl. min. 1,5 m u zvýšené obruby na rozhraní chodníku a zeleně. Varovný i signální pás jsou tvořeny hmatnou dlažbou s vizuálním kontrastem vůči okolnímu povrchu (např. červená barva). Použitá dlažba musí splňovat požadavky TN TZÚS 12.03.04. Okolo signálního a varovného pásu musí být rovinný povrch š. 0,4 m (min. 0,25 m) tvořený dlažbou bez sražených hran.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,

Stavba nemá vliv na trakční a energetická zařízení. Dodávané zařízení bude mít předepsaný účinek.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Předmětná trať není elektrizována, proto není nutné provádět žádná opatření.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu,

PS 01-01-31 PZS v km 126,462

PS 01-01-31.01 PZS v km 126,462 – zabezpečovací zařízení

Stávající přejezd P8325 v km 126,462 se nachází ve stanici Hnojník mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem směrem od ŽST Dobrá u Frýdku-Místku. Přejezd je označen jako „A“. V současnosti je přejezd zabezpečený PZS kategorie 3SBI (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací a s přenosem indikací a kontrol k dopravnímu zaměstnanci). Jedná se o zařízení typu AŽD-71 z roku 1984. Na přejezdu jsou vybudovány 2 výstražníky po pravé straně komunikace. Vnitřní výstroj PZS je umístěna v reléovém domku typu EX101 u přejezdu. Automatické ovládání zajišťují počítač úseky staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Hnojník. Indikační a ovládací prvky PZS jsou umístěny na ovládacím pultu v DK ŽST Hnojník.

ŽST Hnojník je zabezpečena reléovým SZZ 2. kategorie typu TEST 14. SZZ je ovládáno z ovládacího stolu v DK. Souvislá kontrola volnosti kolejiště je provedena pomocí počítače náprav typu ACS2000 (GS04) s kolovými čidly RSR180. Výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky, návěstidla jsou světelná.

V mezistaničním úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku je telefonické dorozumívání, zároveň jen zřízena kontrola volnosti tratě pomocí 2 počítačích úseků KT1 a KT2 (jejich vnitřní výstroj je umístěna v RD PZS v km 118,328).

PS 01-01-31.2 PZS v km 126,462 – napájení PZS

Napájení PZS je provedeno z napájecích zdrojů staničního zabezpečovacího zařízení umístěných v RD2 v ŽST Hnojník. Napájecí přívod je jednofázový v IT soustavě.

PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace

V současnosti je v mezistaničním úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku v provozu sdělovací traťový kabel PK 19. Kabel byl zprovozněn koncem 80. let minulého století a je již ve špatném provozním stavu. Na zdi RD PZS v km 126,462 je umístěn VTO.

b) popis navrženého řešení,

PS 01-01-31 PZS v km 126,462

PS 01-01-31.01 PZS v km 126,462 – zabezpečovací zařízení

V souladu se zadáním bude v rámci stavby provedena rekonstrukce PZS na přejezdu P8325 v km 126,462. Nově bude přejezd zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol a ovládání opět k dopravnímu zaměstnanci v DK ŽST Hnojník). Přejezd bude označen nově jako „H2“. Bude použito PZS reléového typu s elektronickými doplňky. Na přejezdu bude vybudováno celkem 5 výstražníků na 4 stožárech a 4 břevna závor přehrazující celou šířku komunikace. Břevna závor budou kompozitní a budou opatřena břevnovými LED svítilnami. Zároveň bude zřízena zábrana pro pěší (do výšky 0,9 m nad vozovkou), která bude znemožňovat, příchod chodců jdoucích po stezce podél kolejí od Dobré u F. M. na přejezd (příchod, který by umožnil minout výstražník a závoru A). Přejezd se nachází v zastavěné oblasti obce Hnojník, PZS bude vybaveno také signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Jako ovládací prvky PZS zůstanou stávající počítače náprav se směrovým výstupem. Přibližovací úseky budou vypočítány na stávající traťovou rychlost a vzhledem k doplnění závor dojde k jejich prodloužení. Směrem od Dobré u Frýdku-Místku bude nově přibližovací úsek začínat na trati již od km 125,555 (prodloužení stávajícího počítačového úseku TÚS). Přemístění stávajícího snímače PB19 umístěného na trati v km 125,892 až do km 125,555 bude součástí související stavby „**Rekonstrukce přejezdu P8324 v km 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek Místek**“. Směrem ze stanice Hnojník bude přibližovací úsek začínat u vjezdového návěstidla L v km 127,317. Příslušným způsobem bude upravena vazba PZS a SZZ. Výstraha na přejezdu bude spouštěna automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacích úseků, případně provedením závěru jízdní cesty přes přejezd (vlakové či posunové) se spustí výstraha na přejezdu a po uplynutí předepsané doby dojde k rozsvícení povolující návěsti na příslušném vjezdovém, odjezdovém nebo seřadovacím návěstidle. Výstraha na přejezdu bude zrušena projetím vlaku přes přejezd (anulací). Součástí stavby je také zřízení snímače počítače náprav PBD1 na záhlaví stanice Hnojník v km 126,136 u Se9 pro výstavbu PZS v km 125,250 (řeší související stavba). V kolejišti bude provedena pasivní ochrana přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy.

Indikace a ovládání PZS bude umístěno opět na ovládacím stole v DK ŽST Hnojník. PZS bude vybaveno místním uzavřením, místním nouzovým otevřením a také dálkovým uzavřením a samostatným dálkovým nouzovým otevřením. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem vybraných stavových informací přes bránu GSM na pracoviště údržby.

Vnitřní technologie PZS bude umístěna do nového technologického objektu (reléového domku – RD). RD bude rozměru 3x3 m a bude umístěn v blízkosti přejezdu tak, aby byly splněny rozhledové poměry při jízdách vlaků 10 km/h. Výstavba RD včetně terénních úprav je součástí stavebního objektu „SO 01-72-01 Reléový domek PZS“.

Základní napájení PZS bude opět provedeno ze staničního zabezpečovacího zařízení umístěného v RD2 (řeší provozní podsoubor PS 01-01-31.2). Náhradním napájením PZS bude bezúdržbová baterie.

Bude položena nová kabelizace v oblasti přejezdu a stanice Hnojník a také na trati směrem ke stanici Dobrá u Frýdku-Místku až do km 126,0. Pokládka kabelu od km 126,0 až k přejezdu P8324 v km 125,250 je součástí související stavby rekonstrukce přejezdu v km 125,250.

PS 01-01-31.2 PZS v km 126,462 – napájení PZS

Základní napájení bude provedeno úpravou napájecího přívodu pro staniční zab. zařízení, kde bude před domkem SZZ zřízen nový rozvaděč RZZ v pilířovém provedení. RZZ bude připojen stávajícím kabelem AYKY 4B 25 mm² (napájení technologie) z hlavního rozvaděče ve VB, ozn. RE.

Z RZZ bude následně provedeno napájení a rozjištění pro SZZ, řešený PZS P8325 a rezerva jako příprava pro napájení přejezdu P8326.

Od nového rozvaděče RZZ bude položen nový napájecí kabel CYKY-J 4x10mm² směr k novému RD PZS P8325, kde bude ukončen ve společné přístrojové skříni pro přejezdy KSP8325.

PS 01-02-11 Sdělovací kabelizace

V rámci stavby bude provedena pokládka nového traťového kabelu TCEPKPFLEY 15XN0,8 (v rozsahu výkopových prací pro zab. zař.) včetně jeho zprovoznění (náhrada za stávající kabel PK 19). Nový traťový kabel bude položen od km 126,000 až do žst. Hnojník.

Spolu s novým traťovým kabelem budou také položeny 3 trubky HDPE modré, černé a fialové barvy – jako příprava pro budoucí optický kabel.

Stávající venkovní telefonní objekt (VTO) na RD přejezdu bude demontován. Do nové společné přístrojové skříně bude umístěn nový VTO. V místě odbočení do RD bude proveden oboustranný výpich z TK, u RD budou vyvedeny a zaslepeny také trubky HDPE.

- c) **energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku.**

Základní napájení PZS v km 126,462 bude provedeno opět z drážního rozvodu stanice Hnojník. Stavba nemá vliv na výkonové dimenzování napájecích stanic. Příkon PZS bude cca 3,5 kW.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu,

SO 01-10-01 Železniční svršek

Železniční svršek je tvořen kolejnicemi S49 a R65, na dřevěných prazcích s tuhým podkl. upevněním a betonových prazcích B91 s pružným bezpodkl. upevněním. Rozdělení prazců v koleji je „u“. V blízkosti přejezdu se nachází malé dilatační zařízení pro ukončení BK. Dle nákrešného přehledu železničního svršku je tento materiál vložen v koleji od roku 1984. Kolej je provedena jako stykovaná. V blízkosti přejezdu se nachází kolejnicové dilatační zařízení pro ukončení BK.

SO 01-11-01 Železniční spodek

Trat' se v místě stavby nachází v nízkém náspu. Odvodnění trati je do přilehlého terénu.

SO 01-13-01 Železniční přejezd

Tento jednokolejný železniční přejezd je evidován v km 126,462 a nese označení P8325. Umožňuje úrovně křížení silnice III/4761 a tratě č. 322 (Český Těšín – Frýdek-Místek). Kryt stávající vozovky je asfaltový. V těsné blízkosti před přejezdem je ukončen jednostranný chodník š. 2,0 m.

Ve stávajícím stavu je volná šířka komunikace 7,7 m. Úhel křížení komunikace a železniční tratě je 70°. Šířka přejezdu dle ČSN 73 6380 je 8,4 m a jeho délka činí 7 m. Konstrukce přejezdu je tvořena pouze vnitřními pryžovými panely. Zabezpečení přejezdu PZS 3SBI – PZS s úplnými závislostmi, bez závor, s pozitivním signálem, informace je předávána obsluhujícímu zaměstnanci.

Podélný sklon komunikace v okolí přejezdu je max. 5 %, podélný sklon koleje je 0,4 %. Příčný sklon přechází ze střešovitého do jednostranného u přejezdu.

Max. dovolená rychlost na komunikaci je 50 km/h.

Odvodnění přejezdu neexistuje. Odvodnění komunikace je do přilehlého terénu a do uličních vpustí.

SO 01-21-01 Propustek v km 126,478

Stávající propustek je proveden jako trubní DN600 se dvěma revizními šachtami na začátku a na konci propustku, délky cca 15 m. Tento trubní propustek je protažen původním propustkem z roku 1963. Dřívější propustek je trubní světlosti 1,0 m a délky 6,1 m, trouby jsou uloženy na základové desce se zesílenými základy. Propustek je ukončen čelními zídkami tl. 0,8 m a šířky 4,0 m, na vtoku i výtoku odláždění v délce 3,0 m, spádován v 0,5 %.

SO 01-72-01 Reléový domek PZS

Stávající reléový domek na přejezdu v km 126,462 je v plastovém provedení. Jeho půdorysné rozměry jsou 2250 x 2500 mm a jeho výška 2500 mm.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 01-10-01 Železniční svršek

Kolejové úpravy, respektive jejich počátek je situován v km 126,420 941. Od tohoto staničení je navrženo směrové a výškové vyrovnaní koleje do polohy dle projektu SŽG Olomouc. Začátek samotných kolejových úprav je situován až od km 126,449 188 v místě stáv. svaru na rozhraní změny prazců (dřevo/beton) a konec rekonstrukce je v km 126,478 635 v bodě ZV 13, na který rovněž navazuje směrová a výšková úprava výhybky č. 13 do staničení km 126,511 866 v bodu KV č. 13. Rekonstrukce železničního svršku zahrnuje provedení nového kolejového lože a stávající kolejnice, podpory a drobné kolejivo budou nahrazeny novým materiálem. Návrh kolejového řešení počítá s rychlostními profily V100 = 70 km/h. Konstrukce žel. svršku je navržena pro bezpečnou jízdu drážního vozidla pro třídu zatížitelnosti D3/D4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy. V místě přejezdových panelů je navrženo upevnění kolejnic s antikorozií úpravou.

Kolej je navržena jako stykovaná.

Návrh nové geometrie koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc.

Železniční svršek v rekonstruované traťové koleji:

- nové kolejnice tvaru 60E2 (kolejové pole dl. 25 m)
- nové betonové pražce dl. 2,6 m o min. hmotnosti 304 kg s úklonem úložné plochy 1:40, s pružným bezpodkladnicovým upevněním (upevnění typ W14 se svěrkami Skl14);
- před napojením do stáv. výhybky č. 13 budou použity nové kolejnice tvaru 49E1 dl. 4,75 m, dřevěné pražce – 8 ks s tuhým podkl. upevněním
- rozdělení pražců „u“
- kolejové lože min. tloušťky 350 mm od ložné plochy pražce z kameniva frakce 31,5/63 mm (železniční šterk)
- obecně je uvažováno s jakostí oceli R 260

Upevňovadla jsou pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě.

Stávající kolej bude rozřezána v místě svaru u změny pražců beton/dřevo za dilatačním zařízením. Zde bude přivařeno kolejové pole s kolejnicemi tvaru 60E2 dl. 25 m. Dále bude přivařeno kolejové pole s kolejnicemi tvaru 49E1 dl. 4,75 m. V místě změny tvaru kolejnic ve staničení km 126,474 188 bude zhotoven přechodový svar UIC60/S49 aluminotermickým svařováním. Vzdálenost svaru od okraje přejezdu je 2,2 m. Vložené kolejové pole bude připojeno ke stávající výhybce č. 13 kolejnicovým stykem, příp. svarem. Délka vzniklého kolejového pole bude 29,75 m.

SO 01-11-01 Železniční spodek

Na základě geotechnického průzkumu je navržena konstrukce pražcového podloží, vč. ZKPP dle předpisu S4. Dále je navrženo odvodnění žel. spodku pomocí trativodu.

Řešená stavba se nachází na regionální trati Český Těšín – Frýdek-Místek, v místě žel. přejezdu P8325.

Parametry modulu přetvárnosti jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek:

- zemní pláň $E_0 = 15 \text{ MPa}$
- pláň spodku $E_{e1} = 30 \text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží (dále jen ZKPP) v oblasti přejezdu je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek:

- pláň spodku $E_{e1} = 50 \text{ MPa}$

Klimatické podmínky jsou charakterizovány indexem mrazu $I_{mn} = 500^\circ\text{C} \cdot \text{den}$ (dle přílohy 7, předpisu SŽDC S4) s hloubkou promrzání 1,01 m.

Pro konstrukční vrstvy je uvažováno se šterkodrtí frakce 0–32 mm. Materiál konstrukčních vrstev musí splňovat technické požadavky uvedené v příloze 14 předpisu SŽDC S4.

Hodnoty modulů deformace materiálů konstrukčních vrstev jsou převzaty z tab. 2 přílohy 6 předpisu SŽDC S4 následovně:

- šterkodrt' frakce 0–32 mm $E = 80 \text{ MPa}$ při $ID = 0,95$

Navržená skladba zesílené konstrukce pražcového podloží odpovídá typu 2 ZKPP ve smyslu vzorového listu SŽDC Ž 4.2. Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v souladu s čl. 15 VL SŽDC Ž 4.2 v délce 5,0 m.

Návrh skladby zesílené konstrukce pražcového podloží od ložné plochy pražce:

Typ Z5

- kolejové lože – drcené kamenivo frakce 31,5/63 mm, tloušťka 350 mm
- šterkodrt' frakce 0/32 mm, tloušťka 500 mm
- separační geotextilie
- přehutněná zemní pláň

$E_{pl} = 56 \text{ MPa}$

$E_{or} \geq 15 \text{ MPa}$

SO 01-13-01 Železniční přejezd

Železniční přejezd bude tvořen celopryžovými vnitřními a vnějšími přejezdovými panely s modulem 1,20 m. Minimální šířka samotné konstrukce přejezdu je dána šířkou komunikace a přilehlého chodníku. Jeho přesná šířka je dána také modulem přejezdových panelů, tedy 9,60 m.

Vnější přejezdové panely budou použity standartní (bez převýšení a snížení). Přejezdová konstrukce bude doplněna pojistkami proti posuvu, které zajistí jeho stabilizaci. Vnější panely o rozměru 1200 mm budou uloženy na přejezdových závěrných zídkách tvaru T a na hliníkových nosičích o rozměrech 910/590.

Závěrné zídky budou uloženy do lože z cementové malty M25 XF4 na prefabrikované základové bloky B 35 uložené na podkladní beton C8/10 XC2. V blízkosti žel. přejezdu je nutné dodržet rozdělení pražců „u“ (600 mm). Vnitřní panely o rozměru 1200 mm pro rozchod kolejí 1435 mm budou uloženy na betonových pražcích dl. 2,6 m.

Z důvodu zajištění dostatečného prostoru pro pružné chování kolejového roštu v konstrukci přejezdu bude vzdálenost závěrné zídky od hlavy prážců minimálně 200 mm a vnější přejezdové panely budou uloženy na hliníkových nosičích, které jsou uloženy na patě kolejnice a závěrné zídce.

Na boky závěrných zídek bude před pokládkou asfaltových vrstev vozovky nalepena gumoasfaltová páska pro lepší přilnutí asfaltových vrstev k zídce.

Montáž přejezdové konstrukce bude prováděna dle návodu výrobce schváleným nářadím.

V souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. bude prodloužen stávající chodník tak, aby chodci při přechodu dráhy nebyli nuceni používat vozovky silnice. Šířka chodníku bude zúžena oproti stávajícímu chodníku na 1,75 m z důvodu umístění nových výstražníků se závorovými břevny. Prodloužení chodníku je ukončeno na hranici drážního pozemku.

V souvislosti s pokládkou nové přejezdové konstrukce, bude zcela vybouráno vozovkové souvrství, a to včetně podkladních vrstev v rozsahu nutném pro napojení na stávající stav. Na stávající stav bude navázáno odstupňováním jednotlivých vrstev komunikace s přesahem vrstvy 0,5 m. V místě odstraněné komunikace bude zřízená nová konstrukce vozovky dle katalogového listu TP 170:

KATALOGOVÝ LIST D1-N-2-PIII, TDZ IV

- Asfaltový koberec pro obrusné vrstvy		
ACO11 50/70 (ČSN EN 13108-1)	40 mm	
- Spojovací postřik asfaltový 0,3 kg/m ²		
PS-A (ČSN 73 6129)		
- Asfaltový beton pro ložní vrstvy		
ACL16+ 40/60 (ČSN EN 13108-1)	60 mm	
- Spojovací postřik asfaltový 0,3 kg/m ²		
PS-A (ČSN 73 6129)		
- Asfaltový beton pro podkladní vrstvy		
ACP16+ 40/60 (ČSN EN 13108-1)	50 mm	
- Infiltrační postřik asfaltový 1,00 kg/m ² s posypem kamenivem fr. 0/2, 3 kg/m ²		
PI-A (ČSN 73 6129)		
$E_{def,2} = \min. 100 \text{ MPa}$		
- Štěrkodrt'		
ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126)	150 mm	
$E_{def,2} = \min. 70 \text{ MPa}$		
- Štěrkodrt'		
ŠD _A 0/32 (ČSN 73 6126)	min. 150 mm	
Celkem	min. 450 mm	

Zemní plán bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti $E_{def,2} = 45 \text{ MPa}$. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo předepsané únosnosti zemní pláň, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm štěrkodrtí frakce 0/63.

SO 01-21-01 Propustek v km 126,478

Stávající propustky se vybourají. Nový propustek bude taktéž trubní a napojí se na stávající potrubí. Nový objekt z prefabrikovaných hrdlových dílců profilu DN600 délky 11,5m, bude uložen na základovou monolitickou železobetonovou desku s vyvýšenými okraji pro zajištění polohy trub, spád bude dodržen stávající 0,5 %. Stávající šachta poblíž tratě bude zrušena a nahrazena novou prefabrikovanou světlostí 1,0m, další šachta bude doplněna na druhou stranu kolejíště, kde bude propustek napojen na stávající potrubí, do šachty bude zaústěn svod spodku.

SO 01-72-01 Reléový domek PZS

Stavební objekt řeší provedení nového objektu, který je určen pro osazení technologického zařízení – zabezpečovací zařízení na trati Frýdek Místek-Český Těšín v km 126,462. Objekt reléového domku (RD) bude proveden jako železobetonový kontejner osazený na základové pásy ze ztraceného bednění. Součástí základů bude uzemňovací pásek. Objekt bude mít jedno nadzemní podlaží. Budova bude zastřešena sedlovou střechou.

RD v km 126,462 u trati (parc. č. 1575/8 k. ú. Frýdek, vlastnické právo České dráhy, a.s.) je o půdorysném rozměru 2,98x3,00 m slouží pro umístění PZS.

Reléový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Světlá výška místností bude 2,54 m. Prefabrikát budovy bude uložen na základových pásech z ŽB ze ztraceného bednění. Střecha budovy bude dřevěná sedlová se sklonem 30°, krytá z hliníkové krytiny v imitaci tašky v barvě tmavě červené. Při výrobě prefabrikátu bude budova vybavena el. instalací, vzduchotechnikou a el. temperováním. Domek bude vybaven okapovými

žlaby a svody, dešťové vody budou svedeny do vsakovací jámy. Kolem RD bude zpevněná plocha se zámkové dlažby pro příležitostní zastavení osobního vozidla pro správce. Zpevněné plochy nejsou součástí tohoto objektu.

Současně bude demontován stávající plastový reléový domek.

Předmětem objektu je také nově navrhované vsakovací zařízení, které bude provedeno na přejezdu v km 126,462.

Nově navrhované vsakovací zařízení bude určeno pro likvidaci dešťových vod ze zastřešení objektu. Dešťová voda bude odváděna pomocí dešťové kanalizace (PVC DN 160) do nově navrhovaného zařízení o ploše 4,0 m².

Objekt Reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. dle Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany. Pro tento objekt nebude požadováno vypracování Bezpečnostního projektu projekčního, ale bude nutné splnit požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy. Požadavky jsou uvedeny v dokumentu „Standard fyzické ochrany objektů SŽ“ na str. 72-75.

Pro stavbu reléového domku bude vytvořen oddělovací geometrický plán a bude zanesen do katastru nemovitostí pod samostatným parcelním číslem. Následně budou předány SPS OŘ Ostrava doklady o vložení.

Nový technologický domek musí splňovat nový předpis SŽ pro stavbu malých technologických objektů – SŽ P0 - 10/ 2020-GŘ - " Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR. Malé technologické objekty" v platném znění.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému.

Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umísťování staveb.

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno HZS Moravskoslezského kraje.

V části D.3 je doloženo požárně bezpečnostní řešení stavby.

Požadavky na reléový domek z hlediska požární ochrany:

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k RD ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. V souladu s Pokynem SŽ PO-10/2020-GŘ (Malé technologické objekty – čj. 14765/2020-SŽDC-GŘ-O14 ze dne 15. 6. 2020) bude pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti výše uvedeným zejména doloženo:

- a) Hodnoty požární odolnosti domku budou nejméně:
 - Podlaha: požární odolnost REI 60 minut
 - Stěna: požární odolnost REI 60 minut
 - Strop: požární odolnost REI 60 minut
 - Dveře: požární odolnost EI 30 DP1
- b) Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1.
- c) Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém.
- d) Chování při vnějším požáru
 - střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)
 - okolí do vzdálenosti 2 m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek

Ostatní požadavky

Zařízení pro zásobování požární vodou se u řešeného RD v souladu s ČSN 73 0873 (4.4 3) nepožadují. Vzhledem k tomu, že řešený technologický objekt je klasifikován jako neobsluhovaný provoz bez trvalé přítomnosti obsluhy, která by mohla provést protipožární zásah, není nutno tento prostor vybavit přenosnými hasicími přístroji (obsluha musí mít s sebou v automobilu při jakémkoliv oprávněném vstupu do RD - 1 ks přenosný hasicí přístroj sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasicí schopností min.70B,C respektive práškový s hasicí schopností 27A,183B,C (tzn. s náplní hasiva 5kg nebo 6 kg).

Elektroinstalace v RD musí být provedena v souladu se stanovaným prostředím a revidována bez závad. Prostředí v celém objektu RD stanované dle ČSN 33 2000-1 ed.2, ČSN 33 2000-5-51 ed.3 a souvisejícími technickými předpisy: normální. Ochrana před bleskem bude řešena v souladu s ČSN EN 62305 ed.2.

Větrání RD je řešeno klimatizací s motoricky ovládanými větracími mřížkami a s ventilátorem v závislosti na vnitřní teplotě v RD. Temperace RD je řešena topnými panely s napojením na systém klimatizace a teplotní čidla v reléovém domku. V požárním úseku reléového domku bude instalováno bezobslužné spojovací a zabezpečovací drážní technologické zařízení bez zvláštních požárně-bezpečnostních požadavků.

Při zařizování technologického objektu i při jeho vlastním provozu je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení i jiných topných spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č.23/2008 Sb., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce topidla a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3.

Případné prostupy obvodovými stěnami či požárně dělícími konstrukcemi budou utěsněny podle ČSN 73 0810 a tento prostup bude zřetelně označen štítkem (alespoň na jedné straně) obsahující informace o požární odolnosti, druhu nebo typu ucpávky/těsnění včetně pořadového čísla, datu provedení, firmě, adrese a jméne zhotovitele, označení výrobce systému. Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (kabelové ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce. Před zahájením provozu je nutné předat příslušnému správci objektu/provozovateli technologie následující doklady:

- Doklad potvrzující požadované vlastnosti z PBŘ např. prohlášení o shodě, certifikáty apod. (Katalogové listy jednotlivých ucpávek + Bezpečnostní listy)
- Doklad o montáži dle § 6 odst. 2 a §10 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p. p. (osoba, která provedla montáž požárně bezpečnostního zařízení, potvrzuje splnění požadavků výrobce písemně).
- Doklad o oprávnění osob k montáži dle § 6 odst. 2 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p. p.
- Doklad o kontrole provozuschopnosti s obsahem podle § 7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.“.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,**
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,**
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.**

Reléový domek nebude během provozu vytápěný, bude prováděno pouze jeho temperování pomocí topných stropních panelů, aby neklesla teplota uvnitř domku pod 5°C. Z důvodu úniku tepla bude zevnitř zateplený. Pro navržený reléový domek na přejezdu, jakožto budovu s celkovou energetickou vztažnou plochou menší než 50 m², nemusí být splněny požadavky na energetickou náročnost budovy (viz § 7 odst. 5 písm. a) zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů). Odhadovaný maximální příkon elektrické energie reléového domku včetně vnitřního zabezpečovacího zařízení je cca 3,5 kW.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Charakterem se stavba nedotýká hygienických předpisů. Technologické domky nebudou trvale obsazeny. Budou zde prováděny periodické kontroly dle stanovených požadavků výrobce zařízení, nebo případné opravy technologie. Zabezpečení stavby není nutno řešit z pohledu dodržení požadavků na pracovní prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,**

Netýká se. Reléový domek je budova bez trvalé přítomnosti obsluhy.

b) ochrana před bludnými proudy,

Vliv trakce se v oblasti stavby nevyskytuje. Proto nejsou provedena žádná opatření na omezení vlivu bludných proudů.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Reléový domek i výstražníky jsou uzpůsobeny do prostředí s otřesy způsobené provozem drážní dopravy.

d) ochrana před hlukem,

Netýká se.

e) protipovodňová opatření,

Stavba nezasahuje do žádného stanoveného záplavového území.

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti s aktivními či potencionálními sesuvy.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Napojovací místa technické infrastruktury jsou jednotlivě popsána v provozních souborech a stavebních objektech projektu.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Přejezdové zařízení bude připojeno na drážní rozvod nízkého napětí. Pro napájení PZS bude položen z reléového domku RD2 ve stanici Hnojník nový napájecí kabel o délce cca 300 m. Instalovaný příkon bude cca 3,5 kVA.

c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

Realizace stavby vyžaduje změnu silničního značení, kdy značku A30 (Železniční přejezd bez závor) bude nahrazena značkou A29 (Železniční přejezd se závorami). Výstražníky budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v reflexním provedení a budou umístěny na zvýrazněném žlutozeleném podkladu. Stávající výstražné kříže budou demontovány.

Přejezd se nachází v těsné blízkosti zastavěné oblasti. Z tohoto důvodu bude přejezd vybaven signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Plůtky na břevnech závor (zarážky bílé hole) budou zřizovány u závor přehrazujících chodník pro pěší.

Podélné sklony komunikací nepřekračují 8,33 %, příčný sklon chodníku nepřekračuje 2 %. Vodicí linie pro nevidomé a slabozraké je tvořena betonovým obrubníkem osazeným 0,06 m nad přilehlým terénem. Před přejezdem je navržena rampa dl. 1,8 m (max. sklon 1:12%) pro výškový přechod chodníku do úrovně přejezdové konstrukce. Před závorovými břevny je navržen varovný pás š. 0,4 m a signální pás š. 0,8 m a dl. min. 1,5 m u zvýšené obruby na rozhraní chodníku a zeleně. Varovný i signální pás jsou tvořeny hmatnou dlažbou s vizuálním kontrastem vůči okolnímu povrchu (např. červená barva). Použitá dlažba musí splňovat požadavky TN TZÚS 12.03.04. Okolo signálního a varovného pásu musí být rovinný povrch š. 0,4 m (min. 0,25 m) tvořený dlažbou bez sražených hran.

Realizace stavby se předpokládá za výluky železniční dopravy a silniční uzavírky.

B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,

Železniční stanice Hnojník leží v km 126,661 trati regionální dráhy č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek. Trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná a je stanicí mezilehlou. Stanice Hnojník je obsazena výpravčím. Sídlem přednosti PO je železniční stanice Český Těšín. Ve stanici Hnojník jsou 3 dopravní koleje (č. 1, 2 a 4) a 1 manipulační kolej (č. 3). ŽST je vybavena 2 nástupišti. Ve stanici je zaústěna vlečka č. 6031 do manipulační koleje č. 3 (vlečka *M+P Prodej paliv Hnojník*) a vlečka č. 6032 do koleje č. 4 (vlečka *GODULA, Hnojník u Českého Těšína*). Jízdy dopravců na výše uvedenou vlečku se uskutečňují dle přípojných řádů vleček. U koleje číslo 1 je jednostranné panelové nástupiště v délce 80 metrů, situované napravo od úrovněvého přechodu

naproti DK, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. U koleje číslo 2 je jednostranné panelové nástupiště v délce 80 metrů, situované nalevo od úrovněového přechodu naproti DK, výška hrany nástupiště nad temenem kolejnice je 200 mm. Nástupiště jsou bezbariérově přístupná přes úrovněový přechod naproti DK.

ŽST Hnojník je zabezpečena reléovým SZZ 2. kategorie typu TEST 14. SZZ je ovládáno z ovládacího stolu v DK. Souvislá kontrola volnosti kolejí je provedena pomocí počítače náprav typu ACS2000 (GS04) s kolovými čidly RSR180. Výhybky jsou zabezpečeny elektromotorickými přestavníky, návěstidla jsou světelná.

V mezistaničním úseku Hnojník – Dobrá u Frýdku-Místku je telefonické dorozumívání, zároveň jen zřízena kontrola volnosti tratě pomocí 2 počítačích úseků. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. Traťová rychlost je 70 km/hod, zábrzdna vzdálenost 700 m.

Přejezd P8325 v km 126,462 je jednokolejný a nachází se ve stanici Hnojník mezi krajní výhybkou a vjezdovým návěstidlem směrem od ŽST Dobrá u Frýdku-Místku. Jedná se o křížení se silnicí III. třídy č. 4761 s tratí Český Těšín – Frýdek-Místek (regionální dráha). Před přejezdem je ukončen chodník vedoucí podél silnice III. třídy od centra obce Hnojník. V současnosti je přejezd zabezpečený PZS kategorie 3SBI (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací a s přenosem indikací a kontrol k dopravnímu zaměstnanci). Jedná se o zařízení typu AŽD-71 z roku 1984. Na přejezdu jsou vybudovány 2 výstražníky po pravé straně komunikace. Indikační a ovládací prvky PZS jsou umístěny na ovládacím pultu v DK ŽST Hnojník.

Nově bude přejezd zabezpečen PZS kategorie 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, celé závory, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol a ovládání opět k dopravnímu zaměstnanci v DK ŽST Hnojník). Na přejezdu bude vybudováno celkem 5 výstražníků na 4 stožárech a 4 břevna závor přehrazující celou šířku komunikace. Indikace a ovládání PZS bude umístěno opět na ovládacím stole v DK ŽST Hnojník. PZS bude vybaveno místním uzavřením, místním nouzovým otevřením a také dálkovým uzavřením a samostatným dálkovým nouzovým otevřením.

PZS v km 126,462:

Stávající stav

Kategorie PZS:	3SBI (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací a s kontrolou umístěnou u dopravního zaměstnance)
Počet výstražníků:	2
Počet závor:	0
Kontrola volnosti:	počítač náprav

Nový stav

Kategorie PZS:	3ZBI (3. kategorie, s celými závory, s pozitivní signalizací a s kontrolou umístěnou u dopravního zaměstnance)
Počet výstražníků:	5
Počet závor:	4
Kontrola volnosti:	počítač náprav

Dle GVD 2019/2020 je na trati Český Těšín – Frýdek-Místek osobní vlaková doprava provozována 20 pravidelnými osobními vlaky v každém směru za 24 hodin. Vlaky osobní dopavy vyšších kategorií na této trati nejezdí. Dále je pravidelně na trati vedeno celkem 15 nákladních vlaků dopravce, a to v traťovém úseku Dobrá u Frýdku-Místku – Frýdek-Místek (z toho 2 nákladní vlaky kategorie Nex – 43400 a 43401).

b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,

Stavební rekonstrukce přejezdu P8325 se bude provádět za úplné výluky silniční a železniční dopravy. Trvání nepřetržité kolejové výluky se předpokládá v délce 18 dnů + 1 den pro provedení 3. podbití koleje (cca 6 měsíců po realizaci přejezdu). V době kolejové výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD), případná nákladní doprava nebude provozována (bude odřeknuta) nebo bude vedena odklonem.

Navržená kolejová výluka se předpokládá společná i pro související stavbu „**Rekonstrukce přejezdu P8324 v km 125,250 na trati Český Těšín – Frýdek Místek**“, se kterou předmětná stavba tvoří jeden soubor staveb.

c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

Stavba nemění traťovou rychlost, proto není graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy,

Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude odvezena na skládku. V bezprostřední blízkosti reléového domku budou provedeny terénní úpravy a zpevněná plocha.

b) použité vegetační prvky,

Pro umístění stavby je nutné provést kácení náletových dřevin a keřů. Stavba nevyžaduje povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., v platném znění.

c) biotechnická, protierozní opatření.

Biotechnická opatření zahrnují osev travním semenem v místech stávajícího zatravnění v rámci uvedením pozemků do původního stavu. Protierozní opatření nebudou potřeba.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Ovzduší a hluk

Při provozu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění hlukové situace ani ovlivnění kvality ovzduší v zájmovém území. V rámci stavby nebude instalován nový stacionární zdroj znečišťování ovzduší vyjmenovaný v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb. Pro realizaci ani provoz stavby nebyla zpracována hluková a rozptylová studie, neboť vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není relevantní.

Ve fázi výstavby bude stavba zdrojem hluku samotné staveniště (zemní práce) a pojezdy stavebních mechanismů a nákladních automobilů po přístupových komunikacích, zejména při manipulaci s materiálem a odpadem. Bude využito stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území a provádění stavebních prací mimo období nočního klidu 22:00 - 6:00. Výše uvedené zdroje budou ovlivňovat akustickou situaci a kvalitu ovzduší v blízkém okolí stavby a okolo příjezdových tras s tím, že zemní práce budou probíhat ručně vzhledem k pracím v kolejišti a při vedení nové kabelizace ve stávajících kabelových trasách. Při výkopech bude případně použita i malá strojní mechanizace, tak aby nebyly dotčeny stávající podzemní inženýrské sítě a potrubí nebo narušeny ostatní stávající kabelizace. Pro výstavbu musí být dodrženy legislativou stanovené hygienické limity při výstavbě ve venkovním chráněném prostoru staveb s ohledem na jednotlivé časové úseky denní doby. Vliv etapy výstavby bude mít pouze krátkodobé působení a lze jej dostatečně eliminovat technologickou kázní dodavatele stavby na přijatelnou míru. Další zmírnění vlivu stavebních prací lze dosáhnout organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, skrácením a čištěním komunikací, aj. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.

Rozsah stávající železniční dopravy se nezmění, ani nedojde k nárůstu traťové rychlosti (viz kapitola B.4. Provozní a dopravní technologie). Provozem předmětné stavby nedojde k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Voda

Stavba kříží pravobřežní přítok Stonávky (IDVT 10216215, trubní propustek v km 126,638, pozemek č. 1575/8 v k. ú. Hnojník, ve vlastnictví České dráhy, a.s.; správce toku Povodí Odry s. p.), vodní tok Stonávka (IDVT 10216215, most evid. km 126,206, pozemek č. 1539/1 v k. ú. Hnojník, ve vlastnictví České republiky, s právem hospodařit Povodí Odry, státní podnik; správce toku Povodí Odry s. p.). Vodní toky budou kříženy pokládkou kabelů po propustku/mostním objektu.

Stavba neleží v žádném ochranném pásmu vodního zdroje, zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavba nezasáhne do stanoveného záplavového území vodního toku Stonávka při průtoku 100-leté vody, neboť kabelová trasa je navržena po mostním objektu evid. km 126,206. Proto nebude povodňový plán zpracován, pokud si tak nevyžádá správce vodního toku nebo příslušný vodoprávní úřad.

Při výstavbě musí být nakládáno s odpady, stavebním materiálem a stavebními mechanismy tak, aby nedošlo k ohrožení půd a vod v území. Stavba ve smyslu vyhlášky č. 450/2005 Sb. není považována za stavbu, kde při výstavbě bude zacházení se závadnými látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody nebo zacházení se závadnými látkami ve větším množství, proto nebyl zpracován havarijný plán stavby.

Odpady

Při veškerém nakládání s těmito odpady je třeba dodržet ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění, a jeho prováděcích vyhlášek. Zhotovitel stavby bude vystupovat jako původce odpadů a zabezpečí způsob nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou a v souladu s podmínkami vyjádření příslušných odborů ŽP v dokladové části. Zhotovitel stavby, stavební dozor i osoba zodpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady. Doklady o likvidaci odpadů doloží dodavatel stavebních prací investorovi stavby při předání stavby do užívání. Zhotovitel stavby provede zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP). V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky k likvidaci odpadů stavby.

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztrždit dle zákona č. 541/2020 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 08/2021 Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií (viz tabulka č. 4).

Zemina z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. V případě jakéhokoliv přebytku zeminy je nutné provést vzorkování před jejím dalším využitím v souladu s dokumentem Všeobecnými technické podmínky (VTP) zadavatele stavby provést vzorkování této zeminy před předáním oprávněné osobě s nakládáním s tímto odpadem. Vzorkování zeminy s možnou kontaminací je možné povést před zahájením stavby na základě pochůzky s investorem stavby. Podmínky vzorkování zeminy upravuje bod 4.5.14 VTP pro DSP a PDPS a dále metodický pokyn odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi z roku 2018.

Zemina a kamenivo z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. V Zbytky kovových částí, beton, plasty, kabely, lamináty, izolační materiály, šterk, elektroodpad, pryžové odpady, papírové a lepenkové obaly, plastové obaly budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. Smýcené dřeviny kmeny a větve o větších průměrech budou využity na palivové dříví a drobné větve přednostně štěpkovány v souladu se směrnicí investora stavby č. j. S 43941/2016-SŽDC-O15 – Metodický pokyn pro údržbu vyšší zeleně. V okolí stavby se v době zpracování dokumentace nachází několik oprávněných osob odebírajících požadované odpady, např. např. zařízení spol. Marius Pedersen a.s. na ulici Suderova v Ostravě (cca 40,2 km, všechny druhy odpadu dle tabulky), nebo zařízení spol. FCC Česká republika, s.r.o. na ulici Frýdecká v Ostravě (přibližně 37,4 km, všechny druhy odpadu dle tabulky), aj. Výběr použitého zařízení pro nakládání s odpady plně závisí na volbě zhotovitele stavby. Vyřazená zařízení budou předány správci majetku k případnému dalšímu využití na náhradní díly. S vyzískaným materiálem bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

Tab. 4: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Způsob odstranění odpadu
07 Odpady z organických chemických procesů				
07 02 99 01	Pryžový odpad	O	1,280	Předání k likvidaci
15 Odpadní obaly, absorpční čidla, čisticí tkaniny, filtrační materiály a ochranné oděvy jinak neurčené				
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O	0,100	Předání k likvidaci
15 01 02	Plastové obaly	O	0,120	Předání k likvidaci
16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené				

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Způsob odstranění odpadu
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	N	0,700	Využití na náhradní díly nebo předání k likvidaci
16 06 02	Nikl-kadmiové baterie a akumulátory	N	0,100	Předání k likvidaci
17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)				
17 01 01	Beton	O	289,509	Předání k likvidaci
17 02 03	Plasty	O	0,100	Předání k likvidaci
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné	N	1,100	Předání k likvidaci
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	40,115	Předání k likvidaci
17 04 05	Železo a ocel	O	5,500	Druhotná surovina
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O	0,200	Předání k likvidaci
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O/N	869,023	Částečné využití v rámci stavby
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	10,500	Předání k likvidaci
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	O	148,890	Možnost recyklace
17 06 04	Izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03	O	0,304	Předání k likvidaci
17 09 04	Směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03	O	0,300	Předání k likvidaci
20 Komunální odpady (odpady z domácností a podobné živnostenské, průmyslové odpady a odpady z úřadů) včetně složek z odděleného sběru				
20 01 38	Dřevo neuvedené pod číslem 20 01 37	O	1,500	Využití/štěpkování
20 03 01	Směsný komunální odpad	O	0,200	Předání k likvidaci

Tab. 5: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby – I. část

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	PS 01-01-31.01	PS 01-01-31.02	PS 01-02-11
07 02 99	kg	O	pryžové podložky (žel. svršek)			
07 02 99	t	O	celopryžové přejezdové panely			
15 01 01	t	O	obaly papírové a lepenkové			
15 01 02	t	O	obaly plastové			
16 02 14	t	O	vyřazená zařízení	0,50		
16 06 02	kg	N	nikl - kadmiové baterie a akumulátory	0,10		
17 01 01	t	O	beton z demolic objektů, základů TV, sloupů	1,00		

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	PS 01-01-31.01	PS 01-01-31.02	PS 01-02-11
17 01 01	t	O	železniční pražce betonové			
17 02 03	t	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky			
17 03 01	t	O	asfaltové směsi obsahující dehet			
17 04 05	t	O	železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej., kovové rámy			
17 04 11	t	O	kabely, odpad mědi	0,20		
17 05 04	t	O	výkopová zemina	27,17	5,00	1,00
17 05 04	t	O	zemina a kamenivo			
17 05 07	t	O	šterk znečištěný			
17 05 08	t	O	šterk čistý			
17 06 04	t	O	izolační materiály čisté - minerální vata izolační			
17 09 04	t	O	laminát z demolic technologických domků			
20 01 38	t	O	smýcené stromy a keře	1,50		
20 03 01	t	O	směsný komunální odpad	0,20		

Tab. 6: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby – II. část

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	SO 01-10-01-	SO 01-11-01
07 02 99	kg	O	pryžové podložky (žel. svršek)	20,00	
07 02 99	t	O	celopryžové přejezdové panely		
15 01 01	t	O	obaly papírové a lepenkové		
15 01 02	t	O	obaly plastové		
16 02 14	t	O	vyřazená zařízení		
16 06 02	kg	N	nikl - kadmiové baterie a akumulátory		
17 01 01	t	O	beton z demolic objektů, základů TV, sloupy		10,00
17 01 01	t	O	železniční pražce betonové	8,80	
17 02 03	t	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky		
17 02 04	t	N	železniční pražce dřevěné	1,10	
17 03 01	t	O	asfaltové směsi obsahující dehet		
17 04 05	t	O	železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej., kovové rámy	5,00	
17 04 11	t	O	kabely, odpad mědi		
17 05 04	t	O	výkopová zemina		
17 05 04	t	O	zemina a kamenivo	54,72	209,950
17 05 07	t	O	šterk znečištěný	10,50	
17 05 08	t	O	šterk čistý	148,89	

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	SO 01-10-01-	SO 01-11-01
17 06 04	t	O	izolační materiály čisté - minerální vata izolační		
17 09 04	t	O	laminát z demolic technologických domků		
20 01 38	t	O	smýcené stromy a keře		
20 03 01	t	O	směsný komunální odpad		

Tab. 7: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby – III. část

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	SO 01-13-01	SO 01-21-01	SO 01-72-01
07 02 99	kg	O	pryžové podložky (žel. svršek)			
07 02 99	t	O	celopryžové přejezdové panely	1,26		
15 01 01	t	O	obaly papírové a lepenkové			0,10
15 01 02	t	O	obaly plastové			0,12
16 02 14	t	O	vyřazená zařízení			0,20
16 06 02	kg	N	nikl - kadmiové baterie a akumulátory			
17 01 01	t	O	beton z demolic objektů, základů TV, sloupy	162,709		3,56
17 01 01	t	O	železniční pražce betonové			
17 01 01	t	O	beton ze základů mostů		103,44	
17 02 03	t	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky			
17 02 04	t	N	železniční pražce dřevěné			
17 03 01	t	O	asfaltové směsi obsahující dehet	40,115		
17 04 05	t	O	železný šrot - konstrukce, stožáry, kolej., kovové rámy			0,50
17 04 11	t	O	kabely, odpad mědi			
17 05 04	t	O	výkopová zemina		247,38	27,50
17 05 04	t	O	zemina a kamenivo	279,856	16,447	
17 05 07	t	O	šterk znečištěný			
17 05 08	t	O	šterk čistý			
17 06 04	t	O	izolační materiály čisté - minerální vata izolační		0,304	
17 09 04	t	O	laminát z demolic technologických domků			0,30
20 01 38	t	O	smýcené stromy a keře			
20 03 01	t	O	směsný komunální odpad			

Půda

Realizací nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF. Zemina z výkopů pro uložení vedení kabelů bude opět použita na stavbě k jejich záhozu, případná přebytečná zemina bude předána investorovi přednostně k jejímu

dalšímu využití. V případě potřeby bude provedeno vzorkování odpadní zeminy při stavbě před předáním oprávněné osobě k nakládání s příslušnou kategorií odpadu. V souladu se Všeobecnými technickými podmínkami (VTP) zadavatele stavby musí být vzorkování prováděno pro jeden reprezentativní vzorek minimálně ze tří sond. Před vzorkováním musí být provedeno místní šetření za účasti zástupců investora stavby, správce dotčeného TÚ-DU a zhotovitele stavby (další podmínky upravuje bod 4.5.14 VTP pro DSP a PDPS).

Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit unikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních zařízení, ale také úniku používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Stavba se nezasahuje do zvláště chráněného území, ani do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území. Nejbližší zvláště chráněné území – chráněná krajinná oblast Beskydy se nachází cca 2,0 km jižním směrem od stavby. Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. V oblasti dotčené stavbou není vyhlášen přírodní park. Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek, významný krajinný prvek ze zákona, památný strom ani jeho ochranné pásmo. V blízkosti stavby se nachází VKP ze zákona vodní tok a niva Stonávky, do kterých vzhledem k pokládce kabelů po mostním objektu a náspu železnice nebude nijak zasahováno.

Stavba zasáhne skladebné prvky ÚSES. Podél vodního toku Stonávka je vymezen lokální biokoridor pod názvem „LNK 3, který stavba při pokládce kabelů po mostním objektu evid. km 126,206 kříží. Přímé dotčení skladebných prvků ÚSES stavbou se nepředpokládá.

Stavbou nebude dotčen žádný lesní porost pouze jeho ochranné pásmo. Ochranné pásmo bude dotčeno u pozemků náležících k PUPFL p. č. 1228/1, č. 1228/2, č. 394, č. 1186 v k. ú. Hnojník.

Významný vliv stavby na rostlinstvo, zvířata či jejich ekosystémy není předpokládán, neboť je stavba situována převážně na drážních a silničních pozemcích. V okolí blízkém stavby se vyskytují druhy živočichů a rostlin adaptované na prostředí sídla a zemědělsky využívané krajiny v úzkém prostoru také živočichové a rostliny typické pro lesní a vodní ekosystémy. Pro stavbu byl zpracován biologický průzkum (viz samostatná příloha projektové dokumentace), při kterém nebyl v oblasti stavby zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů. Dle závěru biologického průzkumu nebude mít realizace stavby přímý ani zásadní negativní vliv na populace živočichů a rostlin. Pro záměr nebude nutné žádat výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V místě pokládky kabelové trasy budou odstraněny náletové dřeviny, při jejichž kácení musí být respektovány legislativní požadavky s ohledem na výskyt hnízdičích ptactva.

Při výstavbě bude v blízkosti vzrostlých dřevin dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a dokument pod názvem “SPPK 01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti“. Odstranění náletových dřevin bude prováděno v období vegetačního klidu (1. listopad – 31. březen) a mimo hnízdní období (od 31. července do 1. března). Rozsah prořezu bude omezen na nejmenší možnou míru.

Vzhledem k uvedenému se nepředpokládá zásah do biotopu nebo stanoviště zvláště chráněného druhu živočichů a rostlin, také není s ohledem na rozsah a charakter stavby předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy.

Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Návrh na minimalizaci vlivů na životní prostředí obecně zahrnuje níže uvedené opatření:

- v blízkosti obytné zástavby provádět stavební práce mimo dobu nočního klidu, tj. pouze od 6:00 do 22:00 při dodržení stanovených hygienických limitů v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.;
- pro snížení hlučnosti při výstavbě využít stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území;
- stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu a při odstavení na staveništi je zajistit proti možným úkapům pohonných hmot;
- pro minimalizaci prašnosti v období delšího sucha bude prováděno skrápění ploch staveniště, příjezdových komunikací na staveniště;
- příjezdové komunikace udržovat pravidelnou očistu v souladu s § 28 zákona o pozemních komunikacích;

- v případě havárie při realizaci stavby kontaktovat hasiče, u havárie menšího rozsahu v půdním prostředí okamžitě sanovat doporučenými sanačními prostředky;
- na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava;
- při nakládání s odpady dodržovat veškeré povinnosti vyplývající ze zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a z jeho prováděcích vyhlášek.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. Nejbližší prvek soustavy NATURA 2000 – Evropsky významná lokalita Beskydy (CZ0724089) se nachází ve vzdálenosti cca 2 km jižním směrem od stavby. Dle stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje stavba nemůže mít vliv na evropsky významné lokality nebo vyhlášené ptáčí oblasti ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. (viz Dokladová část).

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

Předmětná stavba pod svým charakterem a umístěním nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ani § 4 tohoto zákona, proto nepodléhá dle sdělení Krajského úřadu Moravskoslezského kraje posuzování vlivů na životní prostředí (viz Dokladová část).

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Stavba není posuzována dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci, v platném znění.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Nová ochranná pásma vzniknou pro nově položené zabezpečovací a silové kabely nn. Pro sdělovací a zabezpečovací kabely je ochranné pásmo 0,5 m od krajního kabelu na obou stranách (dle zákona č. 127/2005 Sb., zákon o elektronických komunikacích). Pro zemní kabely nn je ochranné pásmo 1,0 m od krajního kabelu po obou stranách (dle zákona č. 458/2000, energetický zákon).

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Malý negativní vliv se projeví při stavebních pracích krátkodobým ovlivněním kvality ovzduší a hladiny hluku v blízkém okolí stavby, přičemž přístup bude realizován po stávajících komunikacích a výkopy pro kabelové vedení budou prováděny ručně nebo za použití drobné mechanizace. Práce na svršku a spodku budou probíhat strojně. Zemní práce budou probíhat pouze v denní době (6:00 – 22:00).

Hlasitost zvukové výstrahy dle ČSN 34 2650 ed.2 ve vzdálenosti 7 m od zdroje nemá být menší než 60 dB a větší než 80 dB. V případě, že zařízení umožňuje automatickou korekci hlasitosti, má být hlasitost větší o 15 dB než je hluk pozadí (čl. 5.1.3.4).

Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán významný negativní vliv provozu i realizace stavby na zdraví obyvatel.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

Ve stanici Hnojník jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správcí těchto zařízení. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa, tj. s OŘ Ostrava. Telefonické spojení se předpokládá pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

b) odvodnění staveniště,

Stavba svým charakterem nevyžaduje odvodnění staveniště. Výkopové práce budou pouze pro pokládku kabelizace a pro základy RD (malý rozsah) budou realizovány v oblasti žel. stanice, kde je podloží tvořeno propustnými zeminami.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Pro řádné provedení stavby není nutné budovat technickou a dopravní infrastrukturu a není potřeba budovat nové dopravní trasy. Plocha ZS je přístupna silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě. Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace. Ve stanici Hnojník jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Pro účely výstavby se nepředpokládá nutnost využití stávajících nebo nově budovaných objektů. Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby. Nákladní automobily či stavební stroje budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách ve stanici Hnojník, musí však být zajištěn prostor pro parkování a otáčení vozidel náhradní dopravy.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,

Stavba je umístěna na drážních pozemcích na trati a v oblasti žel. stanice, které svým charakterem tvoří uzavřené oblasti. Před zahájením stavby bude na dotčené pozemky cizích subjektů uzavřena smlouva o budoucí smlouvě o zřízení služebnosti pro umístění podzemní kabelizace a pro dočasné stavby bude uzavřena nájemní smlouva po dobu výstavby (případně jiná forma smlouvy).

e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po prověření její prostorové polohy – vypiskání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací apod. Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami. Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Práce může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro práce na železniční dopravní cestě. Zhotovitel před zahájením prací musí zajistit proškolení zaměstnanců vykonávajících práci z bezpečnosti práce při vstupu na železniční dopravní cestu. Při vykonávání prací odpovídá zhotovitel za dodržování bezpečnostních předpisů a norem podle platné legislativy a předpisů Správy železnic. Všechny osoby, které pracují na elektrifikovaných tratích, musí mít elektrotechnickou kvalifikaci minimálně „osoba poučená“ dle přílohy č. 4 vyhl.100/1995 Sb. Osoby, které na elektrifikovaných tratích organizují a řídí stavební práce a jiné neelektrické práce musí být navíc odborně vyškoleny a musí vykonat odbornou zkoušku v rozsahu určeném příslušnými předpisy (vedoucí práce dle předpisu SŽDC Zam 1).

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě. Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽ, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽ o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽ. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., SŽDC Zam1 (platný od 1. 9. 2014) a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Prostor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje (mimo přejezd) je prostorem veřejně nepřístupným (§ 4a zákona č.23/2000 Sb., kterým se mění zákon o drahách č. 266/1994 Sb.). V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslová kritéria pro činnost v tomto prostoru a které absolvovaly příslušná školení.

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné

přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku. Na každém pracovišti musí být secvičena požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasícími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Na stavbě nesmí být umístěna světla nebo barevné plochy zaměnitelné návěstními znaky, nebo takové, které by mohly jinak ohrozit bezpečnost drážní dopravy – jedná se o oslnění řidičů drážních vozidel. Tento požadavek je nutno respektovat při osvětlení kolejíště.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé zeleně podléhající povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění. Při pokládce kabelizace budou okolo trati odstraněny náletové dřeviny, přičemž celková plocha zapojených porostů nepřesáhne 40 m².

Pro realizaci stavby nebudou nutné, asanace nebo demolice stávajících staveb. Bude provedena demontáž stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Plocha zařízení staveniště nevyžaduje trvalé zábory. Plocha zařízení staveniště je navržena ve stanici Hnojník na drážním pozemku. Zařízení staveniště je navrženo na ploše 50 m². Konkrétní umístění a velikost plochy zařízení staveniště bude záležet na zhotoviteli.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Staveniště neomezuje komunikace pro pěší ani pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a není nutné navrhovat pro tyto osoby žádné náhradní trasy. Oprava přejezdové konstrukce na přejezdu bude prováděna za úplné výluky železniční dopravy. V době stavebních úprav bude pro potřeby pěších k dispozici mobilní přechod. Provizorní přechod pro pěší včetně bezpečnosti chodců na něm zajistí zhotovitel a není součástí projektové dokumentace stavby.

Přechody přes výkopy, v místech, kde to vyžádá situace, a to během výkopových prací, bude provedeno zajištění v souladu s přílohou č. 3 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb., kapitola III – Zajištění výkopových prací, čl. 2–4. Na veřejných prostranstvích a veřejně přístupných komunikacích musí být přes výkopy zřízeny přechody nebo přejezdy, kapacitně odpovídající danému provozu, dostatečně únosné a bezpečné. Přechody o šířce nejméně 1,5 m budou opatřeny zábradlím včetně zarážky pro slepeckou hůl na obou stranách.

h) maximální produkována množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

Problematika odpadového hospodářství včetně určení druhů odpadů vzniklých při realizaci stavby v rámci stavební činnosti je zpracována v části B.6.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Předpokládaná vytěžená zemina činí 720,6 t. Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude odvezena na skládku.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Během vlastní realizace stavby dojde k lokálnímu zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy a havarijním řádem. Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržováním všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí, a to na

zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot zachytnými vanami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost. K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku. Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy. Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částic do volného terénu při jízdě. Dobrou organizací práce je nutné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomocí vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou. Z prostorů zařízení staveniště nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující. Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 541/2020 Sb. na náklady stavebníka. Seznam zařízení pro zpracování odpadu včetně vzdáleností od místa stavby je uveden v kapitole B.6 v části Odpady. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Realizace stavby bude probíhat převážně na pozemcích dráhy. Vzhledem k rozsahu a povaze práce se nebude staveniště oplocovat. Úpravy ve stávajících objektech (reléový domek) – přístup bude zamezen uzamčením dveří.

Zajištění výkopů a jam proti pádu osob do hloubky: ve vzdálenosti větší než 1,5 m od hrany výkopu – vhodnou zábranou zamezující přístupu osob do prostoru ohroženého pádem do hloubky, tj. páskou umístěnou ve výšce 1,1 m, v ostatních případech dřevěným dočasným zábradlím. U všech výkopů bude upřednostňováno jejich bezprostřední zasypaní v rámci jedné pracovní směny. Za dostatečné zajištění se považuje i zemina z výkopu, uložená v sypkém stavu do výše nejméně 0,9 m. Zábradlí a zábrany smí být přerušeny pouze v místech přechodů nebo přejezdů. Při realizaci navržené stavby může dojít k dočasnému krátkodobému zvýšení hluku v nejbližším okolí stavby, při využití strojní techniky apod. Toto bude zmírněno organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, práce mimo klidové časové pásmo.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Netýká se stavby. Stavba nebude mít vliv na stávající bezbariérové užívání budov a staveb.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

Stavební rekonstrukce přejezdu P8325 bude realizována při silniční uzávěře silnice III. třídy č. 4761 v místě přejezdu. Vzhledem k provozu veřejné autobusové dopravy a zásobování a nemožné objízdné trase, je navrženo práce provádět postupně po polovinách (částech). Postupně bude při částečné uzávěře komunikace odstraněna stávající konstrukce železničního spodku, přejezdu a přilehlé komunikace, sneseno kolejové pole, provedeny konstrukční vrstvy žel. spodku a komunikace. Následně za úplné uzavírky komunikace III/4761 položena kolej nová se zaštrkováním a směrovou a výškovou úpravou. Po pokládce koleje bude opět postupně při částečné uzávěře po částech provedena instalace nového povrchu přejezdu. Při částečné uzávěře bude silniční doprava vedena vždy volnou polovinou vozovky (ve stávajícím, provizorně zprovozněném nebo v již novém stavu) nebo po pomocné vozovce (podrobněji popsáno v technické zprávě SO 01-13-01). Pro pokládku nového kolejového pole bude nutná úplná uzavírka komunikace III/4761 v místě přejezdu P8325 v trvání 2+2 dny. Projektant navrhuje práce při úplné uzavírce komunikace provádět v čase víkendu a veřejnou autobusovou dopravu rozdělit na 2 linky – Třanovice – Hnojník a Hnojník – Komorní Lhotka (podrobněji viz příloha 2.005 Dopravně-inženýrská opatření ve stavebním objektu SO 01-13-01). Individuální doprava a doprava IZS bude vedena po okolních místních komunikacích bez vyznačení.

Uzavírku silnice zajistí zhotovitel pomocí instalace dopravního značení, které bude provedeno a umístěno podle platných vyhlášek, technických předpisů a norem. Trvalé dopravní značení (místní úprava provozu), které bude v rozporu s přechodným dopravním značením (přechodnou úpravou provozu) bude dočasně zneplatněno, tj. zakryto, nebo přeškrtnuto páskou s oranžově-černým pruhem. Minimálně 7 dní před realizací úplné uzavírky

budou účastníci provozu na dotčených pozemních komunikacích informováni o uzavření těchto pozemních komunikací, resp. železničních přejezdů, a to prostřednictvím dopravního značení (např. DZ č. IP22 „Změna místní úpravy“). Za snížené viditelnosti bude dopravní zařízení č. Z2 „Zábrana pro označení uzavírky“, umístěné na pozemních komunikacích, vždy doplněné o soustavu výstražných světel. Na stavbě budou dodrženy další podmínky uvedené ve Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Pokud se budou na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti nacházet otevřené výkopy a jámy, musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod.).

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

Speciální podmínky pro provádění stavby nejsou stanoveny. Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění. Jednotlivé správy SŽ s. o. OR Ostrava stanovily vlastní podmínky pro realizaci stavby, které jsou uvedeny v příslušných vyjádřeních v dokladové části.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

V předstihu bude položena nová kabelizace, výstavba reléového domku s vnitřní technologií, výstavba výstražníků a závor, které nejsou v kolizi se stávajícími výstražníky. Po tuto dobu budou v činnosti stávající PZS. Také rekonstrukce napájecího kabelu bude ukončena před aktivací nového PZS.

V závěru stavby při železniční výluce (předpoklad 18 dní) z důvodu rekonstrukce žel. svršku, žel. spodku, přejezdové konstrukce a propustku v km 126,478 bude stávající PZS vypnuto z činnosti. Postupně bude při částečné uzavěře komunikace odstraněna stávající konstrukce železničního spodku, přejezdu a přilehlé komunikace, sneseno kolejové pole, provedeny konstrukční vrstvy žel. spodku a komunikace. Následně za úplné uzavírky komunikace III/4761 položena kolej nová se zašterkováním a směrovou a výškovou úpravou. Po pokládce koleje bude opět postupně při částečné uzavěře po částech provedena instalace nového povrchu přejezdu. Během kolejové výluky bude provedena montáž zbylých výstražníků a závor, spojování stávající kabelizace a zpětná montáž zab. zařízení na rekonstruovaném kolejišti včetně úpravy staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) ŽST Hnojník a vazby PZS do SZZ ŽST Hnojník. Na závěr kolejové výluky bude PZS aktivováno. Aktivace PZS v km 126,462 se předpokládá současně s aktivací PZS v km 125,250 (nové PZS vybudované v rámci související stavby, společná kolejová výluka). Dočasné dopravní značení při vypnutí PZS nebude zřizováno.

Po dobu kolejové výluky je plánována náhradní autobusová doprava na železnici. Omezení železniční dopravy pro činnost zhotovitele bude sladěno s udržujícími pracemi Oblastního ředitelství Ostrava a bude řešeno výlukovými rozkazy během realizace stavby.

Po dobu výstavby do uvedení do provozu budou zneplatněny výstražníky na přejezdu zakrytím světlo-nepropustným povlakem z retro reflexního materiálu, odolného všem povětrnostním vlivům, označené na šikmo umístěným křížem s oranžově-černým pruhem (v souladu s 3.46. TP 65 MD ze dne 20. 9. 2002). Maximální doba zakrytí jsou 3 měsíce. Toto je opatření k odstranění duplicity v dopravním značení. Časový harmonogram a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby projednán se zástupci jednotlivých složek OR. Započetí výkopových prací bude nahlášeno odpovědnému pracovníkovi správy tratí.

Stavba bude předána jako celek, postupné uvádění do provozu se nepředpokládá. Bude respektována nutnost zkušebního provozu. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. Bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy,

Stavební rekonstrukce přejezdu P8325 bude realizována při silniční uzavěře silnice III. třídy č. 4761 v místě přejezdu. Trvání nepřetržité kolejové výluky se předpokládá v délce v délce 18 dnů + 1 den pro provedení 3. podbití koleje (cca 6 měsíců po realizaci přejezdu). V době kolejové výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD), nákladní doprava nebude provozována. Oprava přejezdové konstrukce a železničního svršku a spodku v místě přejezdu bude realizována při silniční částečné i úplné uzavěře silnice III. třídy v místě přejezdu. Silniční uzavěra železničního přejezdu P8325 bude označena odpovídajícím dopravním značením. V době rekonstrukce železničního přejezdu bude pro potřeby pěších k dispozici mobilní přechod. Provizorní přechod pro pěší včetně bezpečnosti chodců na něm zajistí zhotovitel a není součástí projektové dokumentace stavby.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení, a to v prostoru stavby na plochách navržených v této PD. Umístění a rozmístění jednotlivých ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat provozní soubor a stavební objekty. Jako plocha vhodná pro zařízení staveniště byla vytipována plocha ve stanici Hnojník na drážním pozemku o ploše cca 50 m². Technické i sociální

vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace. Staveniště je dostupné ze silnice III. třídy i z kolejí. Přístupové cesty a plochy zařízení staveniště jsou znázorněny na výkresech koordinačních situací stavby (část C.3). Zařízení staveniště bude sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasícími přístroji. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku. Plocha zařízení staveniště bude oplocena proti přístupu nepovolaných osob oplocením o výšce 1,8 m. Kritériem pro výběr subdodavatelů firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení. Při provádění prací za nepřerušného silničního provozu je nutno na dotčených železničních přejezdech zachovat dostatečný rozhled – do jeho rozhledového pole nesmí být umístěno zařízení staveniště nebo skládka materiálu ani odstavována mechanizace. Po dokončení prací bude proveden kompletní úklid staveniště s úpravou terénu a veškerým odvozem zbytkového materiálu. Přebytkový materiál a zemina nesmí být ukládány na drážní pozemky ani do drážních odvodňovacích zařízení mimo vytýčené staveniště. Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby nebyl vyhotovován samostatný výkres situace pro organizaci výstavby. Všechny potřebné údaje (přístupové cesty na staveniště, obvod staveniště a plochy zařízení staveniště) jsou zakresleny na výkresech koordinačních situací stavby v části C.3.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

Časový harmonogram stavby a termíny výluk pro realizaci stavby budou upřesněny zhotovitelem v žádosti o výlukový rozkaz. Započetí výkopových prací bude nahlášeno odpovědnému pracovníkovi správy tratí.

Časový harmonogram celé stavby a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby vypracován zhotovitelem a projednán se zástupci jednotlivých složek OŘ.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby není tato problematika zpracována samostatně. Postup stavebních prací je uveden v bodě B.8.1.o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby není tato problematika zpracována samostatně. Bilance zemních hmot je uvedena v bodě B.8.1.i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Dešťové vody dopadající na střechu reléového domku budou svedeny do vsakovací jámky.