




Razítko oprávněné osoby:



Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	7/2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Michal Kasaj

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

Zhotovitel stavby:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.			
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc			
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz			
Zhotovitel objektu:	MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.			
Adresa:	Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc			
Kontakt:	T: +420 585 570 444 E: moravia@moravia.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Michal Kasaj <i>Kaj</i>	Ing. Michal Kasaj <i>Kaj</i>	Ing. Michal Kasaj <i>Kaj</i>	Ing. Michal Kasaj <i>Kaj</i>	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7791 v km 11,891 trati Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo)			Označení (S-kód): S622000192
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Zakázka: 20-085-232-SR
Název objektu:				Označení části: B
Název přílohy:				Označení objektu/komplexu:
Název dílčí části přílohy:				Číslo přílohy:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		Paré:
Moravskoslezský	Město Albrechtice [693391]	2253 06		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DUSP+PDPS	7/2021			

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

B_1 – Souhrnná technická zpráva

Členění souhrnné technické zprávy dle Přílohy č. 3 k vyhlášce 251/2018 sb. kterou se mění vyhl. č. 146/2008 Sb.

Rozsah a obsah projektové dokumentace staveb drah a staveb na dráze pro ohlášení stavby uvedené v § 104 odst. 1 písm. a) až e) stavebního zákona nebo pro vydání stavebního povolení

Jelikož aktuální znění SŽDC Směrnice GR č. 11/2006 (Příloha 2 - stupeň PROJEKT) – nekoresponduje s členěním části B s uvedenou vyhláškou, bude v souladu se zadávacími podmínkami postupováno dle vyhl. 251/2018 sb.

Obsah

B.1)	Popis území stavby	9
a)	charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,	9
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,	9
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,	9
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	9
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,	9
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod.	9
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů ¹⁾ - 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., .	9
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,	11
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,	11
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,	11
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,	11
l)	územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,	11
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,	12
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.	12
B.2)	Celkový popis stavby	13
B.2.1)	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	13
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.,	13
b)	účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,	13
c)	trvalá nebo dočasná stavba.....	13
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, ákladní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních	13
e)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.....	13

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,.....	13
g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	13
h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,	14
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.,	14
B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení	14
a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení	14
b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.	14
B.2.3) Celkové technické řešení	14
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,	14
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima.....	15
c) celková spotřeba vody,	15
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,	15
e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	15
B.2.4) Bezbariérové užívání stavby	15
B.2.5) Bezpečnost při užívání stavby	15
a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,	15
b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.	15
B.2.6) Základní popis technologických objektů a technických zařízení	15
a) popis stávajícího stavu	15
b) popis navrženého řešení	16
B.2.7) Základní popis stavebních objektů	17
a) stručný popis stávajícího stavu.....	17
b) stručný popis navrženého řešení.	18
B.2.8) Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	19
B.2.9) Úspora energie a tepelná ochrana	19
a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov	19

b)	posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií	19
c)	stanovení celkové energetické spotřeby stavby	19
B.2.10)	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	19
B.2.11)	Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpady)	19
B.2.12)	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	20
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	20
b)	ochrana před bludnými proudy	20
c)	ochrana před technickou seizmicitou	20
d)	ochrana před hlukem	20
e)	protipovodňová opatření	20
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod	20
B.3)	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	20
a)	nápojevací místa technické infrastruktury	20
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky	20
B.4)	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	20
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby	20
b)	návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby	22
c)	dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.	23
B.5)	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	23
a)	terénní úpravy	23
B.6)	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	23
a)	vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	23
b)	vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	23
c)	vliv na soustavu chráněných území Natura 2000	23
d)	návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	23
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	23
f)	navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů	24
B.7)	Ochrana obyvatelstva	24
B.8)	Zásady organizace výstavby	24
B.8.1)	Technická zpráva	24
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	24

b)	odvodnění staveniště.....	24
c)	nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,.....	24
d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.....	24
e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin...	24
f)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	25
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy	25
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,..	25
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,.....	25
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě.....	25
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi	26
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.....	28
m)	dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,	28
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,.....	29
o)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu.....	29
p)	požadavky na výluky veřejné dopravy.....	30
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	30
B.8.2)	Výkresy	31
B.8.3)	Harmonogram výstavby.....	31
B.8.4)	Schéma stavebních postupů	31
B.8.5)	Bilance zemních hmot	31
B.9)	Celkové vodohospodářské řešení	31

Příloha 1 - Geotechnický průzkum, návrh konstrukce pražcového podloží a chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží

Seznam použitých zkratk

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
CNS	Celkové náklady stavby
CSM	metoda pro hodnocení a posuzování rizik
ČD	České dráhy a.s.
ČD GR	České dráhy a.s., Generální ředitelství
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DKV OI	Depo kolejových vozidel Olomouc (ČD a.s.)
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkové ovládání zabezpečovacího zařízení
DÚ	Drážní úřad
DRT	dispečerská řídící technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	European Train Control System - evropský vlakový zabezpečovač
ERTMS	European Rail Traffic Management System - evropský systém řízení
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
ESA	Elektronické stavědlo
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	General Packet Radio Services - technologie paketového mobilního přenosu
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway - mobilní komunikační
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
KO	Kolejové obvody
KN	katastr nemovitostí
k. ú.	katastrální území
k. č.	kolej číslo
LDS	lokální distribuční systém
MěÚ	Městský úřad
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MRS	místní řídící systém

NP	nadzemní podlaží
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
ON	občasná návěst
OP	ochranné pásmo
PD	přípravná dokumentace
PIN	pořizovací náklady
PN	počítače náprav
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PTZS	poplachový a tísňový zabezpečovací systém
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
RDP	Regionální dispečerské pracoviště
RSM,	Regionální správa majetku (ČD a.s.)
R-VS	Rekonstrukce žst. Vsetín
SO	stavební objekty
Sp	spěšný vlak
SP	studie proveditelnosti
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky (SŽ s.o.)
SPS	Správa pozemních staveb (SŽ s.o.)
SSZT	Správy sdělovací a zabezpečovací techniky (SŽ s.o.)
SÚ	Stavědlová ústředna
SZE	Správa železniční energetiky
SZG	Správa železniční geodézie Olomouc
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
T.K.	temeno kolejnice
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TMP	trakční měnírna podpůrná
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj

ÚSES	územní systém ekologické stability
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
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,

Jedná se o intravilán města Město Albrechtice v ulici Hašlerova. Podél trati vede silnice I/57. V blízkosti je žst. Město Albrechtice. Podél stávající žel. trati do obce Rudíkovy je navržena pokládka kabelu zab. zař.

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

Stavba je v souladu s územním plánem města Město Albrechtice.

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

Výjimky na využívání území nebyly požadovány.

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

Řešeno v dokladové části

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

Stavba se nachází v moravskoslezské oblasti Českého masivu - pokryvné útvary a postvariské magmatity. Trať neleží v záplavovém území, ani v blízkosti 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.

Pro stavbu byl proveden průzkum pražcového podloží, jehož výsledky jsou shrnuty v Příloze 1 této zprávy. Projektant dále vycházel z vlastních měření a podkladů investora.

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.,

Stavba neleží v blízkosti chráněných území.

Obecně k ochranným pásmům

OP lesa

dle § 14 z. 289/1995 Sb. je ochranné pásmo lesa vymezeno v pásu 50m od okraje lesa

OP vodního zdroje,

dle § 30 z. č.254/2001 (vodní zákon) jsou rozdělena:

povrchové nebo podzemní vody

- ochranná pásma I. stupně – chrání vodní zdroj v bezprostředním okolí jímacího či odběrného místa.

- ochranná pásma II. stupně – vymezují se vně ochranného pásma I. stupně, nemusí se jednat o souvislá území, slouží k tomu, aby nedocházelo k ohrožení vydatnosti, jakosti či zdravotní nezávadnosti vodního zdroje.

OP ZCHÚ	dle § 37 zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny vyhlášené oblasti: národních parků (NP), chráněné krajinné oblasti (CHKO), národní přírodní rezervace (NPR), přírodní rezervace (PR), národní přírodní památky (NPR), přírodní památky (PP).
OP památného stromu	dle § 46 z. 114/92 Sb. je OP památného stromu tvaru kruhu o poloměru desetinásobku průměru kmene měřeného ve výši 130 cm nad zemí
OP léčivých a minerálních vod	dle § 21 z. č.164/2001 (lázeňský zákon) do ochranného pásma přírodních léčivých zdrojů a zdrojů přírodních minerálních vod – individuální zákon uvádí pouze příkladné vymezení pro ochranná pásma I. Stupně.
OP památkové péče	dle § 17 z. č. 20/1987 Sb (o státní památkové péči) je OP individuálně vyhlášeno pro: nemovitá kulturní památky, nemovitá národní kulturní památky, památkové rezervace, památkové zóna nebo jejich prostředí
OP - CHLÚ	dle § 16 zákona č. 44/1988 Sb., o ochraně a využití nerostného bohatství (horní zákon), - individuálně.
OP silnic a dálnic	dle § 30 z. č. 13/1997 Sb. (zákon o pozemních komunikacích) se OP silnic rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m: <ul style="list-style-type: none"> - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice anebo od osy větve její křižovatky s jinou pozemní komunikací - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu silnice I. třídy nebo místní komunikace I. Třídy - 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu silnice II. třídy nebo III. třídy a místní komunikace II. třídy
OP nadzemních elektrických vedení	dle §46 energetického zákona č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany: <ul style="list-style-type: none"> - 7 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče bez izolace) - 2 m u venkovních vedení 1-35 kV (vodiče se základní izolací) - 12 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace) - 5 m u venkovních vedení o napětí 35 - 110 kV (vodiče bez izolace) - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV - 20 m u venkovních vedení o napětí 220 - 400 kV - 30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV
OP telekomunikačního vedení	dle § 102 z. č. 151/2000 Sb. (zákon o telekomunikacích) <ul style="list-style-type: none"> - u podzemního vedení – 1,5 metrů po stranách krajního vedení, - u nadzemního vedení – stanoveno individuálně v územním rozhodnutí stavebního úřadu na návrh vlastníka tohoto vedení.
OP plynovodů	dle § 68 energetického zákona č. 458/2000 Sb: <ul style="list-style-type: none"> - u vysokotlakých plynovodů a přípojek je pásmo na každou stranu 4 m od půdorysu plynovodu - u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m na obě strany od půdorysu - u technologických objektů 4 m od půdorysu
OP vodovodů a kanalizací	dle § 13 z. č.274/2001 Sb. (zákon o vodovodech a kanalizacích), vodorovná vzdálenost od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu: <ul style="list-style-type: none"> - 1,5 metru u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru

500

milimetrů včetně,
- 2,5 metru v případě nad tento průměr

OP výroby a rozvodu tepel. energie dle § 87 energetického zákona č. 458/2000 Sb. prostor vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti
 - 2,5 metru po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie
 - 2,5 metru kolmo na půdorys výměníkových stanic určených ke změně parametrů teplotnosné látky

OP leteckých staveb a dalších OP jako: dle § 37 zákona o civilním letectví – individuálně

OP vodního díla (§ 30 z. č. 254/2001), OP radiových zařízení a radiových směrových spojů (§ 103 z. č. 151/2000 Sb.), OP státních etalonů (§ 5 zákona č. 505/1990 Sb), OP podzemních potrubí pro vedení pohonné látky a ropy (§ 4 VN 29/1959 Sb), OP krematorií a veřejných pohřebišť (§ 12 z. č. 256/2001 Sb.), OP objektů důležitých pro obranu státu (§ 44 z. č. 240/2000 Sb.).

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,
 Stavba neleží v záplavovém území.

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

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,

Bourací práce se budou týkat demontáže stávající přejezdové konstrukce, snesení stávajícího žel. svršku, odtěžení žel. spodku a vybourání stáv. konstrukce vozovky. Dále budou demontovány stávající výstražníky PZS. V rámci pokládky kabelu zab. zař. bude odstraněna náletová zeleň nacházející se v navržené trase.

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

Pro umístění nového výstražníku se závorovým břevnem je navržen trvalý zábor pozemku p. č. 623 s ochrannou 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,

Stavba není napojena na veřejné sítě. Zdroje vody, elektřiny potřebné pro stavbu si zajistí lokálně zhotovitel.

Přeložky Inženýrských sítí

V rozpočtu PS 01-01-31 jsou ponechány prostředky na ochranu inženýrských sítí ve správě SSZT. Je uvažováno s ochranou kabelů proti prověšení, použití případné další chráničky na stávající trasu a v případě, že i toto se bude jevit jako nedostatečné, pak naspojování kabelů a jejich oddálení z místa stavebních prací. V prostoru přejezdu, kde budou probíhat hlavní stavební práce, se nacházejí kabely SSZT vedoucí k návěstidlům, snímačům počítače náprav a vazební kabel. Dále zde jsou vedeny stávající kabely k výstražníkům, ale vzhledem k realizaci nového PZS současně se stavebními pracemi, tak není s ochranou kabelů k výstražníkům uvažováno (budou nahrazeny novými).

V rámci profese el. zař. nejsou uvažovány.

Bude provedena úprava ukončení traťového kabelu vč. instalace nového venkovního telefonního objektu.

Bezbarierový přístup

Je popsáno v kapitole B.2.4

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

Předpoklad výstavby 2022. Ve schváleném ročním plánu výluk OŘ Olomouc a OŘ Ostrava na rok 2022 je plánována i akce „PZS v km 10,778 – P7789“. Bylo by vhodné zkoordinovat obě akce tak, aby se zamezilo dvěma výlukám v sousedním úseku a bylo možné zavedení jedné NAD z Krnova do Jindřichova ve Slezsku.

V dotčeném území je v časovém horizontu roku 2022 – 2024 plánována akce Město Albrechtice, BR_2303, rek. DTS, vNN.

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

Parcela KN	výměra (m2)	LV	Druh / využití	Vlastník	Podíl
Pozemky a stavby - dotčené realizací stavby					
k.ú. Město Albrechtice					
2229/3	17779	285	ostatní plocha, dráha	ČR, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	
2229/13	20608	1173	ostatní plocha, dráha	České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1	
623	1485	42	orná půda	VIAGEM a.s., Sokolovská 131/86, Karlín, 18600 Praha 8	
2226/1	12774	1025	ostatní plocha, silnice	ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4	
2226/2	17397	1025	ostatní plocha, silnice	ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4	
k.ú. Rudíkovy					
624	18117	37	ostatní plocha, jiná plocha	ČR, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	

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.,**

Cílem díla je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním včetně počítačů náprav, kamerového systému na přejezdu, nového reléového domku, rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a silniční komunikace v místě přejezdu.

Přejezd se nachází na celostátní dráze č. 311 Krnov (mimo) – Glucholazy (PKP) (mimo), křížení s komunikací I/57. Na stávající PZS typu AŽD 71 není možná dle výnosu č.j. 40893/11-OE montáž závor s postupným sklápěním.

Pro stavbu byl proveden průzkum pražcového podloží, jehož výsledky jsou shrnuty v Příloze 1 této zprávy.

- b) **účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,**

Celostátní trať ostatní

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

Trvalá 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 dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních**

Cílem díla je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním včetně počítačů náprav, kamerového systému na přejezdu, nového reléového domku, rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a silniční komunikace v místě přejezdu.

Návrhové rychlosti na trati

Stávající rychlost na trati je v místě přejezdu 60km/h, stavbou není měněna.

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

Stavba na využití území nemá vliv

- 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,**

Požadavky na výjimky nejsou

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

Požadavky dotčených orgánů jsou uvedeny v dokladové části

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

Kulturní památky

Zvláště chráněná území

Přírodní parky

Chráněná ložisková území, dobývací prostory

VKP (významné krajinné prvky)

VKP ze zákona

VKP registrované

Lokality sítě Natura 2000

Nová ochranná pásma

Ochranné pásmo dráhy se stavbou nemění

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.,

Energie pro stavbu si zajistí zhotovitel s externího zdroje stejně jako vodu pro potřeby stavby.

Množství odpadů je popsáno v samostatných přílohách, jež jsou součástí této části PD.

B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení

Architektonické řešení stavby vychází z místního stavebního tvarosloví tak, aby návrh respektoval zavedenou stavební kulturu lokality, ale rovněž nároky investora.

Stavající releový domek (RD) je jednopodlažní. Půdorysný tvar domku je čtvercového tvaru půdorysných rozměrů cca 3x3 m výšky 4,5 m se stanovou střechou sklony cca 30°.

Povrch střechy RD bude v z poplastovaného plechu ve tvaru imitaci tašek barvy tmavě červené.

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

Přejezdová konstrukce: uvnitř koleje nová celopryžová přejezdová konstrukce v modulu 1,20 metru, vně koleje celopryžová přejezdová konstrukce uložená do závěrných zídek, závěrné zídky uloženy na betonové podkladní bloky.

Silniční komunikace: oprava živičného povrchu vozovky silniční komunikace v rozsahu nejméně mezi nově zbudovanými závorami.

Výstražníky budou osazeny nové s LED svítilnami, budou doplněna závorová břevna s LED pásy.

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,

Cílem díla je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním včetně počítačů náprav, kamerového systému na přejezdu, nového releového domku, rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a silniční komunikace v místě přejezdu. V rámci stavební části bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a živičného povrchu komunikace.

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

Spotřeba energie v průběhu stavby se neřeší.

c) celková spotřeba vody,

Spotřeba vody v průběhu stavby se neřeší.

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

Vyzískaný materiál bude tvořit odpad.

Je popsáno v samostatných přílohách, jež jsou součástí této části PD.

Při nakládání s odpady bude postupováno dle zákona č.541/2020 Sb. o odpadech. Přebytečná zemina bude odvezena a uložena na skládku. Případný další vybouraný materiál bude odvezen a uložen na odpovídající skládku.

Stavebník či realizační stavební firma zajistí pravidelný úklid staveniště po ukončení každého pracovního dne a roztřídění odpadu s uložením do kontejnerů na tříděný odpad, umístěných v areálu staveniště. Odpad bude likvidován dle platných zákonů, vyhlášek a norem ČR.

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

Neřeší se

B.2.4) Bezbariérové užívání stavby

Technologie přejezdu bude doplněna signalizací pro nevidomé. 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,

Neřeší se

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

Neřeší se

c) ostatní

Objekt Releový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie II. 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.

B.2.6) Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu

Zabezpečovací zařízení

V současnosti je přejezd, jenž tvoří křížení dráhy se silnicí I.třídy/č.57 zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, bez závor, s přenosem informace o stavu PZS na JOP v DK žst. Krnov) typu AŽD71. Na přejezdu je umístěno 5 výstražníků (po pravé i levé straně komunikace po jednom z každého směru a jeden samostatně pro odkloněný chodník). Volnost kolejiště je kontrolována pomocí počítače náprav. Výstraha je spouštěna vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku s vazbou na SZZ žst. Město Albrechtice. Zrušení výstrahy je provedeno po uvolnění počítačového úseku vedoucího přes přejezd. Vnitřní technologie je umístěna v reléovém domku u přejezdu. Napájení PZS je řešeno 3-fázovou přípojkou ze stavědlové ústředny žst. Město Albrechtice kabelem CYKY 4x10. Ve stavědlové ústředně je pro napájení PZS oddělovací transformátor 2,0kW. Náhradním napájením jsou akumulátorové baterie umístěná na podstavci (stojanu). Na reléovém domku je namontován venkovní telefonní objekt, skříňka místního ovládání a vývodka pro dieselagregát.

Sdělovací zařízení

Na přejezdu P7791 v blízkosti žst. Město Albrechtice není zřízen kamerový systém ani systém DDTS. Bude provedena úprava ukončení traťového kabelu vč. instalace nového venkovního telefonního objektu. Releový domek bude zabezpečen novým poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem.

b) popis navrženého řešení

PS 01-01-31 PZS v km 11,891 (P7791)

V rámci stavby bude provedena rekonstrukce a doplnění technologie stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení o závoru. Na přejezdu budou umístěny 4 stožáry s celkem 4 výstražníky a celými závorami. Nové přejezdové zabezpečovací zařízení bude elektronického typu. Výstražníky budou v LED provedení. Závoru budou z kompozitního materiálu s LED břevnovými svítilnami. Konfigurace závor bude ve čtyř-kvadrantovém uspořádání, proto bude na přejezdu aplikováno sekvenční sklápění závor. Výstražné kříže na přejezdech budou zvýrazněné žlutou reflexní barvou. PZS bude mít nově kategorii 3ZBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, celými závorami s břevnovými svítilnami, s přenosem informací na JOP v DK žst. Krnov). Způsob ovládání výstrahy zůstane stávající, automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku a vazbou na SZZ žst. Město Albrechtice, pouze dojde k přemístění počítačového bodu směrem z trati (od Třemešné ve Slezsku) na požadovanou vzdálenost v souvislosti s doplněním závor. Vnitřní technologie bude po dohodě se správcem umístěna do stojanu ve stávajícím reléovém domku. Pro napájení PZS bude využita stávající elektrická přípojka ze stavědlové ústředny žst. Město Albrechtice, kde dojde k výměně oddělovacího transformátoru. Ukončena nově bude ve společné přístrojové skříni vedle dveří reléového domku. Napájecí kabel zůstane stávající. Náhradním napájením bude bezúdržbová Pb baterie umístěná v bateriové skříni.

PS 01-02-31 Kamery na přejezdu P7791 v km 11,891

Na přejezdu není žádný kamerový systém (dále jen CCTV).

Nově bude na přejezdu instalován systém CCTV, který bude instalován pro zvýšení bezpečnosti. Kamery budou umístěny tak, aby poskytl vizuální přehlednou informaci o situaci na přejezdu.

Budou instalovány dva kamerové stožáry vždy se dvěma kamerami s IR přísvitkem, pro každý směr jeden stožár (viz situační výkres). Na stožáru nutno počítat s rezervou pro další kameru Policie ČR (detekce přestupků) – v tomto projektu není řešeno.

Kamery budou umístěny vždy na vlastním kamerovém stožáru, stožáry musí být upraveny (přizpůsobeny) pro vnitřní vedení kabelů. Kamery budou natočeny tak, aby snímaly výstražník a příslušnou část komunikace.

Ke každému kamerovému stožáru bude doveden optický kabel a napájecí kabel CYKY. Optické kabely budou zafouknuty do trubky HDPE40 zelené barvy.

Kabely od kamer budou ukončeny v novém RACKu v releovém domku přejezdu. Připojení bude po novém MOK 8vl. z žst. Město Albrechtice. Kabel bude zafouknut do stávající trubky, která vede

z dopravní kanceláře podél trati. Do RD bude provedena odbočka z trubky HDPE. V žst. je trubka HDPE ukončena v dopravní kanceláři.

V dopravní kanceláři žst. Město Albrechtice bude umístěn nový RACK pro CCTV. RACK bude navržen s rezervou pro budoucí umístění dalšího kamerového systému Policie ČR (detekce přestupků) – v tomto projektu není tento systém řešen.

Kamerový systém bude začleněn do systému DDTS v žst. Krnov (DDTS řeší PS 02-02-91).

Napájení kamerových skříní na stožárech bude z rozvaděče releového domku.

Provozování zařízení CCTV je nutno provádět v souladu se zákonem č. 101/2001 Sb. o ochraně osobních údajů. Návrh a provedení kamerového systému musí být podle TS SŽDC 1/2014-SZ.

Releový domek bude zabezpečen novým poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS). Přenos stavů (poplach, ztráta napájení, porucha apod.) bude do DDTS žst. Krnov (DDTS řeší PS 02-02-91). Použitý systém PZTS musí splňovat stupeň zabezpečení 2 dle ČSN EN 50 131-1.

Dopravní kancelář v žst. je již zabezpečena systémem PZTS.

Stávající venkovní telefonní objekt (VTO) bude demontován. Do nové společné přístrojové skříně bude umístěn nový VTO.

Stávající TK 10XN0,8 bude ukončen celým profilem na zářezových svorkovnicích ve skříní.

Objekt Releový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie II. 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.

PS 02-02-91 Dálková diagnostika TS ŽDC

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a Gestorský výklad k Technickým specifikacím SŽDC č. 2/2008 – ZSE č. j. 5641/2016 – SŽDC – O14 ze dne 8. 2. 2016, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy. Nově instalované technologické systémy musí být připraveny k přechodu systému DDTS ŽDC v souladu s TS 2/2008–ZSE, třetí vydání. Tato zařízení musejí již nyní poskytovat informace v rozsahu třetího vydání těchto TS.

Komunikační rozhraní musí být dle TS č.2/2008 - ZSE, druhé vydání (04/2009), a dle Zásad a požadavků na budování systému DŘT a DDTS, č. j. 11577/2015-O14 ze dne 16. 3. 2015. Komunikační rozhraní jednotlivých technologických systémů musí být připraveno na upgrade dálkové diagnostiky dle TS 2/2008 - ZSE, třetí vydání.

Vybrané technologické celky ze stanice budou integrovány do stávajícího integračního koncentrátoru (InK) umístěného v žst. Krnov ve výpravní budově. Data budou přenášena na InS na ED Ostrava a CDP Přerov.

Do tohoto InK budou stažena data z technologie PZTS a KAMS z releového domku (RD) u přejezdu P7791. V RD a žst. Město Albrechtice bude nakonfigurována zásuvka pro servisního klienta DDTS.

Aktualizování budou stávající příslušní klienti a servery systému DDTS ŽDC:

- Doplnění INS na ED Ostrava a CDP Přerov
- Doplnění pevného a mobilního klienta na žst. Krnov
- Doplnění 2x mobilního klienta ve správě SSTZ OŘ Ostrava

B.2.7) Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu

Kolejový svršek a spodek

Kolejnice S49, betonové pražce SB8, upevnění žebrové tuhé ŽS4, kolejové lože štěrkové, bezстыková kolej, rozdělení pražců „u“.

Přejezdy a přechody

Přejezdová konstrukce – silniční komunikace: uvnitř koleje přejezdová konstrukce Rosehill Baseplated, vně koleje konstrukce vozovky živičná.

Přejezdová konstrukce – chodník pro pěší: železobetonové panely UNIS včetně venkovních panelů uložených do závěrných zídek.

Mosty a propustky

V blízkosti předmětného přejezdu se nacházejí trubní železniční propustky v evid. km 11,861 a 11,910. **Výkopovými pracemi nesmí dojít k poškození jejich nosných konstrukcí.**

Pozemní objekty budov

Stávající relový domek půdorysných rozměrů 3x3 m výšky 4,5 m bude částečně rekonstruován.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 01-10-01 – t.ú. Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo) - železniční svršek

Navržená prostorová poloha koleje, tedy její směrová a výšková poloha, v největší možné míře sleduje stávající polohu. Rozsah rekonstrukce koleje je dán nejnutnějším rozsahem pro rekonstrukci železničního přejezdu P7791. Dále je navržena směrová a výšková úprava koleje ASP.

Rekonstrukce železničních přejezdů není součástí tohoto SO.

Návrh nové geometrie koleje koresponduje s projektem koleje SŽG Olomouc.

Rekonstrukce zahrnuje provedení nového kolejového lože, nahrazení stávajících kolejnic, podpor a drobného kolejiva novým materiálem. Zvolena byla sestava železničního svršku složená z kolejnic 49 E1, betonových pražců o délce 2,42 m a tuhého podkladnicového upevnění. V místě přejezdových panelů je navrženo upevnění kolejnic s antikorozií úpravou.

Kolej je navržena jako bezстыková.

SO 01-11-01 – t.ú. Krnov (mimo) - Glucholazy (PKP) (mimo) - železniční spodek

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

SO 01-13-01 – Přejezd P7791 v km 11,891

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 19,20 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.

Celkový rozsah úprav komunikace je vlevo od koleje (ve smyslu staničení koleje) do vzdálenosti 21,5 m. Vpravo úpravy sahají do vzdálenosti 18,5 m od průsečíku osy koleje a počátku úprav komunikace. Celkový rozsah zásahu do původní komunikace je tedy 40 m. Šířkové uspořádání komunikace v blízkosti přejezdu je navrženo MS2 16,5/8,5/50. Šířkové uspořádání je patrné ze vzorového řezu - PD č. 4 s návazností na stávající stav v rozsahu vyplývajícím z podélného profilu - PD č. 3 Podélný profil. Komunikace je navržena se zákl. šířkou jízdních pruhů 3,0 m a s vodicími proužky šířky 2 x 0,25 - 0,5 m.

V rámci stavby bude směrově upraveno vedení stávajícího chodníku, který dnes obchází stávající PZS. Nově bude chodník veden v přímé podél komunikace a PZS umístěno vně chodníku. Šířka upraveného chodníku je navržena 1,75 m. Povrch chodníku je navržen z betonové dlažby a je z obou stran lemován betonovým obrubníkem.

Odvodnění zemní pláně komunikace je příčným sklonem pláně v hodnotě 3,00 %, kdy je srážková voda a vsakována do okolního terénu. Komunikace před i za přejezdem je odvodněna kombinací příčného a podélného sklonu na straně s chodníkem do uličních vpustí, na straně bez

chodníku voda odtéká volně do terénu podél komunikace. Protože je podélný sklon komunikace před i za přejezdem téměř nulový, není navrženo samostatné odvodnění.

SO 01-72-01 – Reléový domek

Je navržena výměna střešní krytiny, okapů a částečná oprava fasády.

B.2.8) Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

Z hlediska kodexu požární bezpečnosti je provedeno hodnocení stavby jako celku. Požární bezpečnost stavby a jednotlivých objektů je řešena v souladu s požadavky platných norem a předpisů PO, zejména ČSN 73 0802, ČSN 73 0804, ČSN 73 0834 a norem navazujících. Hodnocení požární bezpečnosti dále vychází z ustanovení Zákona č. 133/1985 Sb. o požární ochraně ve znění pozdějších úprav, zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), vyhlášky č. 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb ve znění vyhlášky 268/2011 Sb. a vyhlášky č. 246/2001 Sb. ze dne 29. 6. 2001 o stanovení podmínek požární bezpečnosti a výkonu státního požárního dozoru ve znění pozdějších předpisů a předpisu SŽ R14 – Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinností od 9. prosince 2020

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti stávajícího železničního přejezdu P7791 na silnici I/57 v ulici Hašlerova (Město Albrechtice). Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním. Technologie zabezpečení přejezdu bude osazena do stávajícího reléového domku na parcele č. 2229/3 ve vlastnictví investora v katastru obce Město Albrechtice. V rámci stavební části bude provedena rekonstrukce žel. svršku a spodku, vč. úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a živého povrchu komunikace. Po dobu rekonstrukce přejezdu budou zřízeny objízdné trasy. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Charakter stavby je rekonstrukce, jedná se o trvalou stavbu.

V rámci stavby se provádí drobné stavební úpravy stávajícího reléového domku, které souvisí s výměnou zabezpečovacího zařízení přejezdu. Z hlediska požární ochrany se nejedná o změnu účelu objektu, nemění se požární zatížení, nezvětšují se požárně otevřené plochy. Objekt není trvale obsazen osobami, provádí se zde pouze občasný dohled nad zařízením. Potřeba požární vody se nemění. Objekt je osazen u železničního přejezdu a je k němu příjezd po stávající zpevněné komunikaci v ulici Hašlerova.

Podrobně viz samostatná část D.3

B.2.9) Úspora energie a tepelná ochrana

a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov

Neřeší se

b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií

Neřeší se

c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

Neřeší se

B.2.10) Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Neřeší se

B.2.11) Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpady)

Neřeší se

B.2.12) Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Neřeší se

b) ochrana před bludnými proudy

Neřeší se. Nejedná se o elektrifikovanou trať

c) ochrana před technickou seismicitou

Neřeší se

d) ochrana před hlukem

Neřeší se

e) protipovodňová opatření

Neřeší se

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

Neřeší se

B.3) Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Elektrická energie

Plyn

Voda

Kanalizace

Neřeší se

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Neřeší se

c) napojení na dopravní infrastrukturu

Z pohledu dopravní technologie není nutnost řešit napojení předmětné stavby na železniční infrastrukturu. Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se nezmění.

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

Předmětem stavby je rekonstrukce železničního přejezdu P7791 v km 11, 891 na trati č. 311A Krnov (mimo) – Glucholazy (PKP) (mimo), křížení s komunikací I/57 v obci Město Albrechtice, v mezistaničním úseku ŽST Město Albrechtice a ŽST Třemešná ve Slezsku.

Na trati se nacházejí dopravní a zastávky v následujícím pořadí: ŽST Krnov, zastávka Krásné Loučky, zastávka Linhartovy, ŽST Město Albrechtice, ŽST Třemešná ve Slezsku, ŽST Jindřichov ve Slezsku.

Úsek stavby je ve stávajícím stavu jednokolejný. Nejvyšší traťová rychlost v tomto úseku je 60 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m. Největší povolená délka vlaku je v případě regionální/zastávkové osobní dopravy 87 metrů, dálkové osobní dopravy 110 metrů, nákladní dopravy 374 metrů. Největší povolené zatížení tratě je uvažováno dle třídy C3/80 (20t/náprava, 7,3t/metr soupravy, přidružená rychlost 80km/h). Rozhodný sklon pro brzdění vlaků je od začátku ke konci 29 promile, ve směru

opačném od konce k začátku 27 promile. Trať je zde zabezpečena zařízením 3. kategorie ovládaným z DOZ ŽST Krnov.

Železniční stanice Město Albrechtice leží v km 11,613 celostátní dráhy jednokolejné trati Krnov – Bludov. Sídlem přednosty PO Ostrava je OŘ Ostrava. Stanice není obsazena výpravčím, SZZ je ovládáno:

- dálkově z ŽST Krnov – výpravčí DOZ II,
- místní obsluhou SZZ – pohotovostní výpravčí.

Je zde zaústěna vlečka č. 6101 Silo – Město Albrechtice, odbočující v km 11,761, z koleje č. 1 výhybkou č. 3.

Dále se zde nachází dvě jednostranné, úrovněvé nástupiště se zpevněnou hranou v délce 83 m a výškou hrany 300 mm.

Dopravní koleje jsou zde dvě s délkou 619 m a 445 m, manipulační kolej je zde pouze jedna s délkou 435 m.

Stanice je vybavena SZZ 3.kategorie ESA 11 s elektronickými integrovanými panely (EIP), které je dálkově ovládáno z JOP v ŽST Krnov, obsluhu provádí výpravčí DOZ II.

Železniční stanice Třemešná ve Slezsku leží v km 15,261 jednokolejné trati Krnov - Hanušovice – Bludov. Srovnávací km v Třemešné ve Slezsku je km 15,261 = km 0,016 úzkorozchodné trati D3 Osoblaha - Třemešná ve Slezsku. Sídlem přednosty PO Ostrava je OŘ Ostrava. Stanice není obsazena výpravčím, SZZ je ovládáno:

- dálkově z ŽST Krnov – výpravčí DOZ II,
- místní obsluhou SZZ – pohotovostní výpravčí.

Nachází se zde dvě jednostranné, úrovněvé nástupiště s hranou v délce 130 m a 127 m a výškou hrany 200 mm a dále jedno vnější a jedno jednostranné nástupiště v délce 75 m a 52 m pro úzkorozchodnou trať Osoblaha – Třemešná ve Slezsku.

Dopravní koleje jsou zde dvě s délkou 312 m a 345 m, manipulační koleje jsou zde celkem 3 s délkou 150 m, 21 m a 83 m.

Stanice je vybavena SZZ 3.kategorie ESA 11 s elektronickými integrovanými panely (EIP), které je dálkově ovládáno z JOP v ŽST Krnov, obsluhu provádí výpravčí DOZ II.

Stávající rozsah železniční dopravy dle GVD z 13. prosince 2020 v tabulkové formě je uveden zde.

Druh vlaku	Počet vlaků			souprava
	6 - 22	22 - 6	celkem	
Ex	0	0	0	
R	0	0	0	
Sp	8	0	8	843 + 1 x vůz + 2 x 810, 814, 814 + 2x 810,
Os	15	2	17	810
celkem	23	2	25	
Nákladní doprava*				
Nex	0	0	0	
Pn	1	1	2	2x753,
Mn	3	0	3	753
celkem	4	1	5	

V rámci osobní dopravy se na trati tedy pohybují během celého dne zejména vlaky kategorie Os v relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku a to v nepravidelných intervalech. Dále se zde vyskytuje několik vlaků kategorie Sp v čtyřhodinovém taktu v relaci Lipová Lázeň – Krnov.

Z hlediska dopravní technologie dochází ve stanici Třemešná ve Slezsku k vzájemnému křížení vlaků těchto dvou relací.

Dle KJŘ č. 292 je nutno uvést několik výjimek v GVD snižujících dopravní zatížení předmětného úseku stavby, a to:

- Pár osobních vlaků pohybujících se na trati v časovém pásmu 9:47 až 10:48 v relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku je provozován pouze v sobotu a v neděli a to jen v období od 3.7. do 18.9.
- Pár osobních vlaků pohybujících se na trati v časovém pásmu 3:49 až 4:59 v relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku je provozován pouze v pracovní dny a v soboty
- Spoje v relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku pohybujících se na trati v časových pásmech 6:17 až 7:34 a 13:47 až 14:28 jsou zde provozovány pouze v pracovní dny v období letních prázdnin, tedy od 1.7. do 31.8.

Odlehčení dopravní zátěže, které výše zmíněné specifikace nabízejí, však neumožní déle trvající časové prodlevy, které by mohly být využity k snazšímu provádění stavebních prací.

Provozovatelem osobní dopravy je zde společnost České dráhy a.s., v případě nákladní dopravy se jedná o společnost ČD Cargo.

Výhledový rozsah dopravy nebyl s ohledem na charakteristiku stavby uvažován.

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

V předmětném jednokolejném mezistaničním úseku Město Albrechtice – Třemešná ve Slezsku je v souvislosti s rekonstrukcí přejezdu P7791 navržena nepřetržitá výluka traťové koleje v délce trvání 10 dnů dle SP1 a jednoho dne dle SP2. Z tohoto důvodu je zasažen provoz osobních i nákladních vlaků projíždějících tímto úsekem a je nutné zavést patřičná opatření pro zachování dopravní obslužnosti v dotčeném území.

Pro osobní vlaky kategorie Os relace Krnov – Jindřichov ve Slezsku je plánováno zachování provozu vlaků v úseku Krnov – Město Albrechtice. V úseku Město Albrechtice – Jindřichov ve Slezsku je navržena náhradní autobusová doprava. Ačkoliv reálně neprůjezdným bude pouze mezistaniční úsek Město Albrechtice – Třemešná ve Slezsku, bude toto opatření protaženo až do ŽST Jindřichov ve Slezsku z důvodu eliminace násobných přestupů cestující veřejnosti ve vztahu vlak – autobus náhradní dopravy. Ve výsledku bude tedy u vlaků kategorie Os v relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku docházet pouze k jednomu přestupu mezi náhradní autobusovou dopravou a drážní dopravou, a to v ŽST Město Albrechtice. Jedná se o 15 vlaků za pracovní den a 10 vlaků v dnech pracovního volna. Trasa je dlouhá celkem 10 km, a počítá s obsluhou všech dopravních bodů dle zastavovací politiky osobního vlaku. Za jeden vlak je uvažována náhrada jedním autobusem.

Pro osobní vlaky kategorie Sp relace Jeseník – Krnov je navržena náhradní autobusová doprava v úseku Třemešná ve Slezsku – Krnov, v úseku Jeseník – Třemešná ve Slezsku bude zachován stávající provoz těchto vlaků. Přestup z drážní na autobusovou dopravu bude zajištěn na autobusové zastávce Třemešná ve Slezsku žel. stanice nacházející se v těsné blízkosti ŽST Třemešná ve Slezsku. Jedná se o 8 vlaků za pracovní den a 8 vlaků v dnech pracovního volna. Trasa je dlouhá celkem 18 km, a počítá s obsluhou všech dopravních bodů dle zastavovací politiky osobního vlaku. Za jeden vlak je uvažována náhrada dvěma autobusy.

Celková náročnost náhradní autobusové dopravy v rámci SP1 a SP2 činí 4 668 km (v rámci SP1: 4 230 km, v rámci SP2: 438 km).

Pro nákladní dopravu zůstává zachován provoz v úseku Krnov – Město Albrechtice. Provoz v úseku Třemešná ve Slezsku – Město Albrechtice bude po dobu výluky pozastaven. Nákladní vlaky jezdící v relaci Krnov – Lipová Lázeň, v případě potřeby jejich vedení během N-Výluky, budou v ranním spoji vedeny opačným směrem než je běžné, tudíž směrem od ŽST Lipová Lázeň směrem k ŽST Krnov, avšak s ukončením jízdy již v ŽST Třemešná ve Slezsku, odkud se budou ve večerních hodinách vracet zpět do ŽST Lipová Lázeň.

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

Rychlost na trati se nemění. Parametry trati zejména GPK se přizpůsobuje projektu SŽG.

Vzhledem k charakteru a rozsahu předmětné stavby není graf dynamického průběhu rychlostí doložen, jelikož samotná rekonstrukce přejezdu neovlivní křivku dynamického průběhu rychlosti vlaků.

B.5) Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Okolní terén se po stavbě uvede do původního stavu.

b) dendrologický průzkum

Je popsáno v samostatných přílohách, jež jsou součástí této části PD.

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

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

Ovzduší

Voda

Hluk

Vibrace

Odpady

Půda

Je popsáno v samostatných přílohách, jež jsou součástí této části PD.

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

Je popsáno v samostatných přílohách, jež jsou součástí této části PD.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Je popsáno v samostatných přílohách, jež jsou součástí této části PD.

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

Neřeší se.

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

Neřeší se.

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

Neřeší se

B.7) Ochrana obyvatelstva

Ochrana obyvatelstva při mimořádných událostech (civilní ochrana)

Neřeší se

Ochrana obyvatelstva ve fázi realizace stavby

Jedná se o soubor opatření na straně zhotovitele stavby, stavebníka, popřípadě i provozovatele drážní dopravy, vedoucích k prevenci, vyloučení či snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při realizaci stavby.

Všeobecně lze konstatovat, že stavba vyžaduje ve fázi realizace pouze standardní opatření, odpovídající charakteru liniové drážní stavby, situované v intravilánu.

Ochrana obyvatelstva ve fázi provozování stavby

Jedná se opět o soubor opatření, vedoucích k vyloučení, snížení, popřípadě kompenzaci nepříznivých vlivů, vznikajících při provozování dokončeného díla (stavby) a spočívajících ve vlastním technickém řešení jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů a celé stavby jako celku.

Provoz stavby (potažmo provoz trati) je řízen drážními předpisy, v oblasti dopravy (organizování, provozování dráhy), v oblasti správy (zajištění provozuschopnosti dráhy) i v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví (zaměstnanců provozovatele dráhy, dopravce i cestujících).

B.8) Zásady organizace výstavby

B.8.1) Technická zpráva

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

- Zásobování stavby kusovým či sytkým materiálem je navrženo po silnici I/46 na hlavní plochu zařízení staveniště v blízkosti předmětného železničního přejezdu.
- Voda pro potřeby stavby: Zajištění přívodu vody na staveniště bude řešen dovozem pomocí mobilních zásobníků.
- Elektrická energie: Pro připojení zařízení staveniště na elektrickou energii je nutné použít mobilní elektrocentrály. V menší míře na stávající rozvody nn, které jsou zřejmě z koordinační situace.
- Kanalizace: Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami. Hygienické zařízení stavby je uvažováno zajistit pomocí mobilních buněk s chemickou likvidací exkrementů a odvozem.
- Telefony: Budou používány příruční vysílačky nebo mobilní telefony.

b) odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště uvažováno do stávajícího zařízení mimo dosah stavby.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Přístup na stavbu je ze silnice I/57.

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

Vzhledem k velikosti parcely resp. pozemku dotčeného opravou, tato stavba nebude mít vliv na sousední pozemky.

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

Demolice objektů ani kácení dřevin není nutné.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Dočasný zábor je uvažován vždy v místě uzavřené části silnice I/57 a na pozemcích pro zřízení dočasné komunikace po dobu výstavby.

Zvláštní užívání komunikace si vyřídí zhotovitel.

Trvalý zábor tato část dokumentace neřeší.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Nejsou

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

Odpady popsány v B.2.3.d

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

Neřeší se

j) ochrana životního prostředí při výstavbě

Pro ochranu ovzduší při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci prašnosti v zájmové lokalitě:

- používané přístupové komunikace budou pravidelně čištěny, aby nedocházelo vlivem povětrnostních podmínek ke zvýšené prašnosti;
- používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně zkrápěny;
- stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny;
- nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.

Pro ochranu proti negativním vlivům zatížení hlukem při realizaci stavebního záměru doporučujeme dodržet následující opatření, která jsou navržena zejména k eliminaci hlučnosti v zájmové lokalitě:

- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu.
- Zařízení, která budou používána v době výstavby (stavební mechanizace) a která budou zdrojem hluku, musí být situována tak, aby okolí co nejméně ovlivňovala hlukem. V případě potřeby lze využít protihlukové clony.

Při provádění stavby je třeba dodržet opatření na ochranu dřevin vycházející z normy ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. K ochraně před mechanickým poškozením dřevin je nutné stromy chránit plotem s výškou minimálně 1,5 m, který by měl obklopovat celou kořenovou zónu, ve výjimečných případech je nutné ochránit kmen pomocí vypořádkovaného bednění z fošen vysokým nejméně 2 m. Je nezbytné, aby ochranné bednění, či plot, zakrývaly také kořenové náběhy. Při zásahu do kořenové zóny stromu (např. hloubení jam, výkopů) bude výkop proveden ručně a je potřeba dbát zvýšené opatrnosti tak, aby nedošlo k mechanickému poškození kořenového systému. Při výkopu nebudou přetínány kořeny s průměrem větším než 3 cm. Dále je nutné zabránit tomu, aby v blízkosti dřevin nebyla půda zhutňována např. pojezdy stavební techniky nebo výkopovým materiálem. Musí být rovněž zabráněno tomu, aby byl prostor zamokřen, např. vodou unikající ze stavby. V ochranném pásmu dřevin nesmí být zakládána ohniště ani se zde nesmí nacházet žádné zdroje tepla. Je třeba zabránit jakýmkoli mechanickým, příp. chemickým poškozením dřevin a půdního prostoru. Veškerá porušení těchto opatření mohou vést k vážnému poškození kořenového systému a celkovému úhynu stromu.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Při realizaci stavby je nutno dodržovat všechny platné směrnice, předpisy a normy ČSN, včetně dodržování předpisů o bezpečnosti a ochraně zdraví pracujících platných v době provádění stavby. Základní zásady a požadavky pro bezpečnost a ochranu zdraví při práci a provoz technických zařízení při stavebních pracích jsou dány zejména předpisy : zákon č.262/2006 Sb., v platném znění , zákon č. 309/2006 Sb., v platném znění , nařízení vlády č. 591/2006 Sb., v platném znění NV 362/2005 Sb., nařízení vlády č. 361/2007 Sb., nařízením vlády 378/2001 Sb., nařízením vlády 495/2001 Sb., nařízením vlády 375/2017 Sb., nařízením vlády 101/2005 Sb., 148/2006 Sb., nařízení vlády 168/2002 Sb., Dále platí vyhlášky a nařízení související, zejména vyhláška 268/2009 Sb., vyhláška 50/1978, vyhláška 19/1979 Sb., vyhláška 48/1982 Sb., vyhláška 17/2003 Sb., vyhláška 79/2013 Sb. Všechny v platném znění a další právní a ostatní předpisy v platném znění.

Zhotovitel stavebních prací musí při stavební činnosti postupovat v souladu s řádem SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“ a dodržovat dle předpis 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“ a dále předpis SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. Zhotovitel při činnostech na trakčním vedení a v jeho blízkosti na železničních drahách celostátních, regionálních a vlečkách musí postupovat v souladu se SŽDC TNŽ 34 3109. Pracovníci zhotovitelé musí splňovat odbornou způsobilost dle SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

Při pracích v ochranných pásmech inženýrských vedení a technické infrastruktury je třeba plnit o další požadavky a podmínky správce sítě. Zákres inženýrských sítí je nutno pokládat za orientační a je nutno zajistit před zahájením stavby vytyčení inženýrských sítí. Projekt je řešen tak, aby byly dodrženy podmínky zajišťující bezpečnost práce i provozu jak během stavby, tak i po dokončení.

Budou-li na staveništi vykonávány práce a činnosti vystavující fyzickou osobu zvýšenému ohrožení života nebo poškození zdraví, které jsou stanoveny prováděcím právním předpisem nebo splní-li stavba podmínky po doručení oznámení o zahájení prací oblastnímu inspektorátu práce příslušnému podle místa staveniště zadavatel stavby zajistí, aby byl při přípravě stavby zpracován plán podle druhu a velikosti plně vyhovující potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce, a aby byl při realizaci stavby aktualizován. Tento dokument stanovuje pravidla spolupráce při realizaci na projektu v otázkách bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi. Tento dokument musí být zpravován v souladu s požadavky legislativy podle §15 odstavec 2 zákona č. 309/2006 aktuálním znění.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele, je zadavatel stavby povinen písemně určit jednoho nebo více koordinátorů s přihlédnutím k druhu a velikosti stavby a její náročnosti na koordinaci opatření k zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce na staveništi. Koordinátor musí být určen při přípravě stavby od zahájení prací na zpracování projektové dokumentace pro stavební řízení do jejího předání zadavateli stavby a při realizaci stavby od převzetí staveniště prvním zhotovitelem do převzetí dokončené stavby zadavatelem stavby.

Při přípravě a realizaci staveb u nichž nevzniká povinnost doručení oznámení o zahájení prací tj. celková předpokládaná doba trvání prací a činností není delší než 30 pracovních dnů, ve kterých budou vykonávány práce a činnosti a bude na nich pracovat současně více než 20 fyzických osob po dobu delší než 1 pracovní den, nebo celkový plánovaný objem prací a činností během realizace díla ne přesáhne 500 pracovních dnů v přepočtu na jednu fyzickou osobu, nebo stavba nevyžadujících stavební povolení ani ohlášení podle zvláštního právního předpisu se koordinátor BOZP neurčuje.

Staveniště musí být řádně ohraničeno a označeno výstražnými tabulkami. Na každém z pracovních úseků musí být k dispozici lékárnička. V případě běžného úrazu bude lékařská péče poskytnuta formou první pomoci přímo na staveništi. Pro tyto účely musí být na stavbě u vedoucího nebo na jiném snadno dostupném, ale kontrolovaném místě, lékárnička. Těžší úrazy budou po poskytnutí první pomoci ošetřeny v nejbližším zdravotnickém zařízení. Pracoviště musí být při práci mimo denní dobu, nebo když to vyžadují klimatické podmínky, řádně osvětleno. Musí být viditelně

vyvěšen seznam důležitých telefonních stanic (lékařská služba, hasiči, plynárna, vodárna, policie ČR). Pracovníci stavby musí projít poučením a proškolením o chování na stavbě a musí být seznámeni s umístěním pomůcek a s umístěním telefonních čísel první pomoci apod.

Vzhledem k nutnosti oplocení stavby (dle možností) se nepředpokládá účast třetí osoby ani pohyb osob s omezenou schopností pohybu, provizorní úpravy z tohoto důvodu nebudou potřeba. **Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán** (příklad označení níže).



Samotné práce vyžadují přechodné navýšení rezervovaného příkonu pro potřeby stavby dočasně umístěných v železničních stanicích. SŽE požaduje informace o příkonu prostředků stavby s dostatečným předstihem, aby mohli u dodavatele elektrické energie zajistit přechodné navýšení rezervovaného příkonu po dobu stavby.

Svařování (zřizování bezстыkové koleje) je třeba provádět pomocí minimálně dvou svařovacích souprav (z časových důvodů). **Před, v době a po ukončení svařování musí být dodrženy podmínky stanovené SŽ 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.

Ostrahu staveniště a zázemí stavby (sklady, kancelářské prostory, apod.) si zajistí dle svého uvážení zhotovitel.

Opatření ve fázi přípravy:

- ❑ Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- ❑ Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závažnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.

Opatření ve fázi realizace:

- ❑ Při zkrápění používaných komunikací, zařízení a staveniště, čištění stavebních mechanismů nebo nákladních automobilů a odvodnění staveniště, kdy nelze zajistit kvalitu a vyloučit znečištění odváděných vod, je nutno učinit taková opatření, aby nedošlo k znečištění a přímému odtékání vod do vodních toků a ploch s možným výskytem vodních, resp. na vodu vázaných živočichů.
- ❑ Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- ❑ Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Ve výjimečných případech může být stavba prováděna v nočních hodinách (tj. 22:00 – 06:00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátcích.
- ❑ Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- ❑ Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané

komunikace a zařízení stavenišť budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.

- ❑ Na zařízeních stavenišť budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení stavenišť a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- ❑ Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- ❑ Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- ❑ Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- ❑ Na plochách stavenišť nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a zachytné vany.
- ❑ z důvodu prevence ruderalizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
- ❑ Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.
- ❑ Zařízení stavenišť bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
- ❑ Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
- ❑ V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.

Opatření ve fázi provozu:

- ❑ Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

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 Správy železnic, musí mít uzavřenou smlouvu se Správou železnic o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných Správou železnic. Zhotovitel musí před zahájením 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., předpisu SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy, změna č.1 platná od 1.9.2014.

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění p. p. a vyhlášky 246/2001 Sb. 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 musí být dodrženy podmínky stanovené SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

I) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Neřeší se.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

Práce si vyžádají následující přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích:

- **Pro veškerou dopravu** částečnou uzavírku silnice I/57 v místě žel. přejezdu P7791 v trvání 10 dnů. Veškerá stávající silniční doprava bude vedena po předem zřízené provizorní jednopruhové komunikaci š. min. 3,5 m vedené za stávajícím chodníkem tak, aby byla možná rekonstrukce celé komunikace. Doprava bude organizována kyvadlově pomocí SSZ. Místo stavby bude označeno dle TP 66. Z důvodu vedení provizorní komunikace přes stávající chodník, bude nutno vybudovat stezku pro pěší mimo bypass. Zde bude potřeba vybudovat provizorní např. dřevěný přechod přes koleje. Z důvodu ochrany pracovníků a pěších, doporučujeme podél provizorní komunikace osadit z obou stran dočasné mobilní svodidla (např. MiniGuard).
- **Pro veškerou dopravu** úplnou uzavírku silnice I/57 v místě žel. přejezdu P7791 v trvání 2 x 4 hodiny pro pokládku žel. svršku a SVÚ. Tuto uzavírku doporučujeme naplánovat v nočních hodinách, nejlépe ve dnech s omezením jízdy některých vozidel dle §43 Zákona 361/2000 Sb. V případě časové kolize úplné uzavírky s autobusy VHD je zhotovitel povinen zajistit u dopravce náhradní autobus před/za přejezdem, případně bude přesunuta zastávka NAD z prostoru před výpravní budovou do zastávky Město Albrechtice, silo.
- V obci Bartultovice osadit na silnici I/57 SDZ IS11. Toto značení osadit také ve městě Krnov na silnici I/45 před křižovatkou ulic Bruntálská a Partyzánů.
- **Objízdná trasa nebude po dobu úplné uzavírky vyznačena.**
- **Pro IZS bude průjezd zajištěn po celou dobu stavby, vč. úplné uzavírky** (např. pomocí připraveného nákladního auta s kamenivem a bagrem, nebo okamžité položení silničních panelů)

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

Stavba bude probíhat částečně za provozu silniční i železniční dopravy.

Pro IZS bude průjezd zajištěn po celou dobu stavby, vč. úplné uzavírky (např. pomocí připraveného nákladního auta s kamenivem a bagrem, nebo okamžité položení silničních panelů)

Speciální podmínky stanoveny v bodě k).

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

Realizace stavby je uvažována v roce 2022 a je rozvržena do následujících stavebních postupů.

Stavební postup č.0 v období 04-07/2022 je určen pro přípravné práce, zajištění zázemí stavby, vytýčení stávajících inženýrských sítí v dosahu stavby, předzásobení stavby materiálem, práce na realizační a dílenské dokumentace, zahájení výroby komponentů stavby (zejména technologických zařízení), nového napájení, nových kabelových tras a ostatní práce, které je možné provádět bez nároku na výluky a bez významného omezení stávající silniční dopravy.

Stavební postup č.1 v období 07/2022 představuje vlastní práce v kolejišti a na komunikaci. Práce jsou uvažovány provádět po částech. V 1. etapě bude odstraněna stávající konstrukce železničního přejezdu, sneseno kolejové pole, vybourány stávající konstrukce žel. spodku od stávajícího chodníku směr Glucholazy, kompletní konstrukce komunikace a částečně stávajícího chodníku, provedeny nové konstrukční vrstvy žel. spodku, komunikace a chodníku. Silniční doprava bude vedena po předem zřízené provizorní jednopruhové komunikaci š. min. 3,5 m vedené za stávajícím chodníkem v době cca 6 dnů. Ve 2. etapě budou dokončeny konstrukce žel. spodku a chodníku. Silniční doprava bude vedena po nové komunikaci se zřízením dočasného přejezdu pomocí silničních panelů v době cca 3 dny. Ve 3. etapě bude položena nová kolej se zašterkováním a SVÚ a přejezdová konstrukce za úplné uzavírky I/57 v délce cca 4h. V souběhu budou prováděny práce na dokončení zab. zař. a ostatních technologiích. Práce proběhnou během N-výluky v úseku Město Albrechtice-Třemešná ve Slezsku **nepřetržitě na 10 dnů**.

Stavební postup č.2 v období 10/2022 je určen pro provedení třetí směrové a výškové úpravy koleje. Tato bude v úseku Město Albrechtice-Třemešná ve Slezsku **nepřetržitě vyloučena na 4 hodiny**. Tuto uzavírku doporučujeme naplánovat v nočních hodinách, nejlépe ve dnech s omezením jízdy některých vozidel dle §43 Zákona 361/2000 Sb. V případě časové kolize úplné uzavírky s autobusy VHD je zhotovitel povinen zajistit u dopravce náhradní autobus před/za přejezdem,

případně bude přesunuta zastávka NAD z prostoru před výpravní budovou do zastávky Město Albrechtice, silo.

Při návrhu uvažováno s maximálním využitím doby pro efektivní časovou koordinaci, se sedmi dny v týdnu, se zohledněním státem uznávaných svátků v ČR, s využitím dvanáctihodinové denní pracovní doby.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

V silniční dopravě nejsou vzhledem k charakteru stavby potřeba.

V předmětném jednokolejném mezistaničním úseku Město Albrechtice – Třemešná ve Slezsku je v souvislosti s rekonstrukcí přejezdu P7791 navržena nepřetržitá výluka traťové koleje v délce trvání 10 dnů dle SP1 a jednoho dne dle SP2. Z tohoto důvodu je zasažen provoz osobních i nákladních vlaků projíždějících tímto úsekem a je nutné zavést patřičná opatření pro zachování dopravní obslužnosti v dotčeném území.

Pro osobní vlaky kategorie Os relace Krnov – Jindřichov ve Slezsku je plánováno zachování provozu vlaků v úseku Krnov – Město Albrechtice. V úseku Město Albrechtice – Jindřichov ve Slezsku je navržena náhradní autobusová doprava. Ačkoliv reálně neprůjezdným bude pouze mezistaniční úsek Město Albrechtice – Třemešná ve Slezsku, bude toto opatření protaženo až do ŽST Jindřichov ve Slezsku z důvodu eliminace násobných přestupů cestující veřejnosti ve vztahu vlak – autobus náhradní dopravy. Ve výsledku bude tedy u vlaků kategorie Os v relaci Krnov – Jindřichov ve Slezsku docházet pouze k jednomu přestupu mezi náhradní autobusovou dopravou a drážní dopravou, a to v ŽST Město Albrechtice. Jedná se o 15 vlaků za pracovní den a 10 vlaků v dnech pracovního volna. Trasa je dlouhá celkem 10 km, a počítá s obsluhou všech dopravních bodů dle zastavovací politiky osobního vlaku. Za jeden vlak je uvažována náhrada jedním autobusem.

Pro osobní vlaky kategorie Sp relace Jeseník – Krnov je navržena náhradní autobusová doprava v úseku Třemešná ve Slezsku – Krnov, v úseku Jeseník – Třemešná ve Slezsku bude zachován stávající provoz těchto vlaků. Přestup z drážní na autobusovou dopravu bude zajištěn na autobusové zastávce Třemešná ve Slezsku žel. stanice nacházející se v těsné blízkosti ŽST Třemešná ve Slezsku. Jedná se o 8 vlaků za pracovní den a 8 vlaků v dnech pracovního volna. Trasa je dlouhá celkem 18 km, a počítá s obsluhou všech dopravních bodů dle zastavovací politiky osobního vlaku. Za jeden vlak je uvažována náhrada dvěma autobusy.

Celková náročnost náhradní autobusové dopravy v rámci SP1 a SP2 činí 4 668 km (v rámci SP1: 4 230 km, v rámci SP2: 438 km).

Pro nákladní dopravu zůstává zachován provoz v úseku Krnov – Město Albrechtice. Provoz v úseku Třemešná ve Slezsku – Město Albrechtice bude po dobu výluky pozastaven. Nákladní vlaky jezdící v relaci Krnov – Lipová Lázeň, v případě potřeby jejich vedení během N-Výluky, budou v ranním spoji vedeny opačným směrem než je běžné, tudíž směrem od ŽST Lipová Lázeň směrem k ŽST Krnov, avšak s ukončením jízdy již v ŽST Třemešná ve Slezsku, odkud se budou ve večerních hodinách vracet zpět do ŽST Lipová Lázeň.

q) zařízení stavenišť s vyznačením vjezdu.

Plochy zařízení stavenišť jsou uvažovány v místě uzavřené silnice I/57 na pozemcích **parc. č. 2226/1 a 2226/2** (vlastnické právo ČR, příslušnost hospodařit s majetkem státu Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4, katastrální území Litultovice, LV č. 1025, způsob využití silnice, druh pozemku ostatní plocha) a **parc. č. 2229/3** (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, katastrální území Město Albrechtice, LV č. 285, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha) a **2229/13** (vlastnické právo České dráhy, a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové

Město, 11000 Praha 1, katastrální území Město Albrechtice, LV č. 1173, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

Dočasná komunikace bude umístěna na pozemcích **parc. č. 2226/1 a 2226/2** (vlastnické právo ČR, příslušnost hospodařit s majetkem státu Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4, katastrální území Litultovice, LV č. 1025, způsob využití silnice, druh pozemku ostatní plocha) a **parc. č. 2229/3** (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, katastrální území Město Albrechtice, LV č. 285, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha), **parc. č. 623** (vlastnické právo VIAGEM a.s., Sokolovská 131/86, Karlín, 18600 Praha 8, katastrální území Město Albrechtice, LV č. 42, druh pozemku orná půda).

Zásobování stavby bude probíhat převážně kolejovou technikou po vyloučených kolejích, částečně kolovou technikou po veřejných komunikacích.

B.8.2)Výkresy

Vzhledem k jednoduchosti stavby nejsou samostatné výkresy pro stavební postupy zpracovávány.

B.8.3)Harmonogram výstavby

Výstavba se předpokládá v roce 2022.

	Stavební postup/Výluky/Uzavírky	od	dny	do
1	Stavební postup č. 0, přípravné práce	09.04.22	98	15.07.22
2	<i>Bez nároku na výluky</i>	-	0	-
3	Stavební postup č. 1, stavební práce	16.07.22	10	25.07.22
4	<i>Výluka TK Město Albrechtice-Třemešná ve Slezsku</i>	<i>16.07.22</i>	<i>10</i>	<i>25.07.22</i>
5	Částečná uzavírka I/57 pro veškerou dopravu, kyvadlová doprava řízená SSZ	16.07.22	10	25.07.22
6	Úplná uzavírka I/57 pro veškerou dopravu (pokládka a úprava žel. svršku) – v nočních hodinách	24.07.22	4hod	24.07.22
6	Stavební postup č. 2, 3.SVÚ	22.10.22	1	22.10.22
7	<i>Výluka TK Město Albrechtice-Třemešná ve Slezsku</i>	<i>22.10.22</i>	<i>4hod</i>	<i>22.10.22</i>
8	Úplná uzavírka I/57 pro veškerou dopravu - v nočních hodinách	22.10.22	4hod	22.10.22

B.8.4)Schéma stavebních postupů

Nedokládá se – jednokolejná trať v nepřetržité výluce 10 dnů.

B.8.5)Bilance zemních hmot

Objemy výkopů jsou uvedeny ve výměrách odpadů

B.9) Celkové vodohospodářské řešení

Není v rámci stavby jako celek řešen

Vypracoval:

Ing. Michal Kasaj, kasaj@moravia.cz, 604 455 353

Hlavní Inženýr Projektu