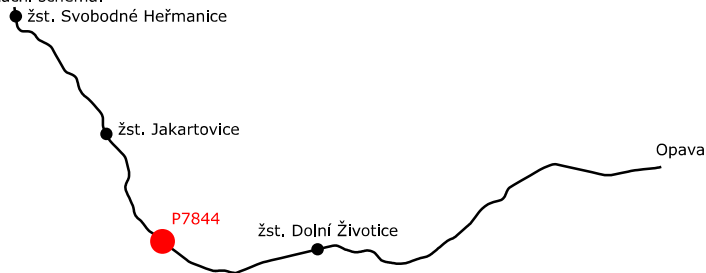


Orientační schéma:






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>Kasaj</i>	Ing. Michal Kasaj <i>Kasaj</i>	Ing. Michal Kasaj <i>Kasaj</i>	Ing. Michal Kasaj <i>Kasaj</i>	

Název stavby/akce:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně)				Označení (S-kód): S622000193
					Zakázka: 20-084-232-SR
Název části:	Souhrnná technická zpráva				Označení části: B
Název objektu:					Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:					Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:					Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Moravskoslezský	Litultovice [686018]	2271 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 3 - P D P S - B 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 GŘ 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.....	10
a)	charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,	10
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,	10
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,	10
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	10
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,	10
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod.....	10
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.,	10
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,	12
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,	12
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,	12
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,	12
l)	územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,	13
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,	13
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.	13
B.2)	Celkový popis stavby	14
B.2.1)	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	14
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.,	14
b)	účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,	14

c) trvalá nebo dočasná stavba	14
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	15
e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci.....	15
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,....	15
g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,	15
h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,	15
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.,	16
B.2.2) Celkové urbanistické a architektonické řešení	16
a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení	16
b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.....	16
B.2.3) Celkové technické řešení.....	16
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,.....	16
b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	16
c) celková spotřeba vody,.....	16
d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,	16
e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	17
B.2.4) Bezbariérové užívání stavby	17
B.2.5) Bezpečnost při užívání stavby	17
a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,	17
b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.	17

B.2.6)	Základní popis technologických objektů a technických zařízení	18
a)	popis stávajícího stavu	18
b)	popis navrženého řešení	18
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	18
B.2.7)	Základní popis stavebních objektů	19
a)	stručný popis stávajícího stavu	19
b)	stručný popis navrženého řešení	19
B.2.8)	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	22
B.2.9)	Úspora energie a tepelná ochrana	22
a)	kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov	22
b)	posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií	22
c)	stanovení celkové energetické spotřeby stavby	22
B.2.10)	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	22
B.2.11)	Zásady řešení parametrů stavby (větrání, vytápění, osvětlení, zásobování vodou, odpady)	22
B.2.12)	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	22
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	22
b)	ochrana před bludnými proudy	22
c)	ochrana před technickou seizmicitou	23
d)	ochrana před hlukem	23
e)	protipovodňová opatření	23
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.	23
B.3)	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	23
a)	nápojevací místa technické infrastruktury	23
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky	23
c)	napojení na dopravní infrastrukturu	23
B.4)	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	23
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby	23
b)	návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby	25

c) dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.	25
B.5) Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	25
a) terénní úpravy	25
B.6) Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	26
a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda	26
b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.	26
c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000.....	26
d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem	26
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.....	26
f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.....	26
B.7) Ochrana obyvatelstva	26
B.8) Zásady organizace výstavby	27
B.8.1) Technická zpráva.....	27
a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění	27
b) odvodnění staveniště.....	27
c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,.....	27
d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.	27
e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin	27
f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště	27
g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy	27
h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,	27
i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	27
j) ochrana životního prostředí při výstavbě	27
k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi.....	28
l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb	31
m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,	31
n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,.....	32
o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu.....	32

p)	požadavky na výluky veřejné dopravy	32
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.....	33
B.8.2)	Výkresy.....	33
B.8.3)	Harmonogram výstavby.....	33
B.8.4)	Schéma stavebních postupů.....	33
B.8.5)	Bilance zemních hmot	33
B.9)	Celkové vodohospodářské řešení.....	33

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
DŘT	dispečerská řídicí 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
GSM-R	Global System for Mobile Communications – Railway - mobilní
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IN	Investiční náklady
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KIDSO	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	mězírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí 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
PS	provozní soubory
PTZS	poplachový a tísňový zabezpečovací systém
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 obce Litultovice, místní část Luhy. Podél trati vede silnice I/46. V blízkosti je žst. Mladecko.

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

Stavba je v souladu s územním plánem Městysu Litultovice.

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 - krystalinikum a prevariské paleozoikum. Geomorfologicky patří do jednotky jesenický kulm. Trať leží v blízkosti vodního toku Hvozdnice. V bezprostřední blízkosti stavby se nachází kamenolom Mladecko. Nedaleko stavby se nachází úpravná vody.

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

- ochranná pásma I. stupně – chrání vodní zdroj

podzemní vody

v bezprostředním okolí jímacího či odběrného místa.

	<p>- 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.</p>
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	<p>dle § 30 z. č. 13/1997 Sb. (zákon o pozemních komunikacích) se OP silnic rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m:</p> <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	<p>dle §46 energetického zákona č. 458/2000 Sb., vždy od krajního vodiče vedení na obě jeho strany:</p> <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	<p>dle § 102 z. č. 151/2000 Sb. (zákon o telekomunikacích)</p> <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: - 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: - 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 výměňkových 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. Q100 vodního toku Hvozdnice k přejezdu nedosahuje.

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 a zbourán stávající relový domek. 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. 908 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 rámci profese zab. zař. nejsou uvažovány. Předpokládá se současná realizace PZS a stavební části. Stávající kabely budou nahrazeny v plném rozsahu potřebném pro budoucí PZS.

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.

Vyvolanou investicí je prodloužení stávajícího chodníku podél silnice I/46.

Související investice nebyly zjištěny.

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. Litultovice					
917	103	99	ostatní plocha, jiná plocha	ČR, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	
1060	49426	99	ostatní plocha, dráha	ČR, Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	
892/1	299	408	ostatní plocha, jiná plocha	Městys Litultovice, č. p. 1, 74755 Litultovice	
892/2	11080	408	orná půda	Městys Litultovice, č. p. 1, 74755 Litultovice	
892/3	5795	60	ostatní plocha, jiná plocha	THORSEN s.r.o., č. p. 169, 74755 Litultovice	

893	1676	60000	ostatní plocha , neplodná půda	ČR, Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových, Rašínovo nábřeží 390/42, Nové Město, 12800 Praha 2	
908	1894	357	zahrada	Constantine Iveta, Třešňová 1403/1, Kylešovice, 74706 Opava	
1057	6350	608	ostatní plocha, silnice	ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4	
1058/1	60757	608	ostatní plocha, silnice	ČR, Ředitelství silnic a dálnic ČR, Na Pankráci 546/56, Nusle, 14000 Praha 4	
1657	2271	408	ostatní plocha, manipulační plocha	Městys Litultovice, č. p. 1, 74755 Litultovice	

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.,

Jedná se o rekonstrukci stávajícího žel. přejezdu. Cílem díla je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním. Dále bude osazen nový technologický domek, osazeny počítače náprav, provedeno zaizolování koleje č.1 v dopravně Mladecko. V rámci stavební části bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a živичného povrchu komunikace a propustku v km 17,422. Na stávající PZS typu AŽD 71 není možná dle výnosu č.j.40893/11-OE montáž závor s postupným sklápěním.

Přejezd se nachází na regionální dráze č.307 Opava východ – Svobodné Heřmanice, křížení s komunikací I/46.

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,

Regionální trať

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 stavby je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním. Dále bude osazen nový technologický domek, osazeny počítače náprav, provedeno zaizolování koleje č.1 v dopravně Mladecko. V rámci stavební části bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a živičného povrchu komunikace a propustku v km 17,422.

Návrhové rychlosti na trati

Stávající rychlost na trati je 50km/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,**

Podél stávající skály je omezení VSMP na cca 2,7 m. OŘ – Správa tratí Ostrava preferuje zachování stávajícího stavu. Průjezdový průřez trati není stávající skálou narušen, není dodržen základní rozměr pláň tělesa železničního spodku – zůstane stávající stav.

- 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.

Snahou řešení nového releového domku je objekt funkčně a esteticky schopný se harmonicky začlenit do místní zástavby a krajiny.

Releový domek (RD) je jednopodlažní. Půdorysný tvar domku je obdélníkového tvaru se sedlovou střechou sklony 30° .

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

Přejezdová konstrukce: uvnitř koleje nová celopryžžová přejezdová konstrukce v modulu 1,20 metru, vně koleje celopryžžová 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.

Navržené materiály se uplatňují ve své ryzosti jako fasáda s povrchovou úpravou s tenkovrstvé omítky. Povrch střechy RD bude v z poplastovaného plechu ve tvaru imitaci tašek barvy tmavě červené.

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 nepřípustného přetvoření,

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břevny se svítilnami LED a s postupným sklápěním. Dále bude osazen nový technologický domek, osazeny počítače náprav, provedeno zaizolování koleje č.1 v dopravně Mladecko. V rámci stavební části bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku, včetně úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a živičného povrchu komunikace a propustku v km 17,422.

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,

V předmětném úseku dochází k souběhu a křížení ZVN společnosti ČEPS.

Všechny výše uvedené zabezpečovací kabely budou vystaveny vlivu trojfázového vedení VVN.

Pro provedení podrobného výpočtu vlivů vedení ZVN na zabezpečovací kabely SŽ dle ČSN 33 21 60 bylo nutné požádat společnost ČEPS. o výpočet zkratových proudů a sdělení technických údajů jednotlivých vedení ZVN, aby bylo možné určit, které vedení v případě jeho zkratu bude mít největší nebezpečný vliv na zabezpečovací kabely SŽ.

V této dokumentaci je proveden podrobný výpočet vlivů vedení ZVN na zabezpečovací kabely SŽ dle ČSN 33 21 60 – Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVN.

Výpočet vlivů trakčních vedení VN na sdělovací a zabezpečovací kabely SŽ nebyl proveden, jelikož trať není elektrifikovaná.

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

Neřeší se

c) ostatní

Objekt SO 01-72-01 - Reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie III. 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.46 zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBL (3.kategorie, s pozitivní signalizací, bez závor, s přenosem informace o stavu PZS na strojvedoucího pomocí přejezdníků) typu AŽD71. Na přejezdu jsou umístěny 4 výstražníky (po pravé i levé straně komunikace po jednom z každého směru). Volnost kolejiště je kontrolována pomocí počítače náprav. Výstraha je směrem z trati od Odb Moravice spouštěna vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku a směrem z dopravní d3 Mladecko (od Svobodných Heřmanic) je spouštěna ručně pomocí pageru, případně na ovládací skříňce uvnitř výpravní budovy. Zrušení výstrahy je provedeno po uvolnění počítačového úseku vedoucího přes přejezd. Vnitřní technologie je umístěna v reléovém domku u přejezdu.

b) popis navrženého řešení

PS 01-01-31 PZS v km 17,407 (P7844)

V rámci tohoto objektu bude provedena rekonstrukce stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení (stávající zařízení bude sneseno), po rekonstrukci bude mít PZS kategorii 3ZBL (přejezd 3. kategorie, s pozitivní signalizací, s celými závory s břevnovými svítilnami a s přenosem informací na strojvedoucího pomocí přejezdníků). Stávající technologie bude nahrazena novým reléovým PZS s elektronickými prvky. Všechny venkovní prvky včetně kabelizace budou nové. Na přejezdu je navrženo umístit 4 výstražníky a celé závory (břevna z pravé i levé strany silnice). Vzhledem k velmi tupému úhlu křížení budou výstražníky po pravé straně silnice umístěny na samostatných stožárech a budou předloženy před závoru. Jelikož jsou na přejezdu navrženy závory ve čtyř-kvadrantovém provedení, tak bude na tomto přejezdu aplikováno sekvenční sklápění břevna závor. Výstražníky budou v LED provedení. Výstraha bude směrem z trati od Odb Moravice spouštěna vstupem kolejového vozidla do přibližovacího úseku a směrem z dopravní d3 Mladecko (od Svobodných Heřmanic) bude spouštěna ručně pomocí pageru, případně pomocí ovládací skříňky umístěné vedle výpravní budovy. Zrušení výstrahy je provedeno po uvolnění počítačového úseku vedoucího přes přejezd. PZS bude mít stejně jako dnes vazbu na přejezdníky. Vnitřní technologie bude umístěna v novém reléovém domku u přejezdu.

c) energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětíové 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

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

B.2.7) Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu

Kolejový svršek a spodek

Železniční svršek tvoří kolejnice tvaru T, betonové pražce SB8, upevnění žebrové pružné Skl 12, kolejové lože štěrkové, rozdělení pražců „u“, kolej stykovaná.

Přejezdy a přechody

Přejezdová konstrukce je celopryžová v modulu 0,6 metru včetně venkovních panelů uložených do závěrných zídek. Komunikace před i za přejezdem je s asfaltovým povrchem.

Mosty, propustky a zdi

Za přejezdem ve směru staničení se nachází železniční propustek ev.km 17,422. Propustek je zcela zasypaný – na vtoku je do propustku zaústěno vyústění dešťové kanalizace DN150 - propustek převádí odvodnění přilehlé silnice. Výtok je zasypan. K propustku se nedochovala archivní dokumentace, viditelné jsou pouze betonové římsy.

Pozemní objekty budov

Stávající releový domek půdorysných rozměrů 3x3 m výšky 4,5 m bude demontován. Současně bude demontována i stanová dřevěná střecha s živičnou krytinou.

Trakční a energetická zařízení

Stávající napájení PZS P7844 je realizováno z výpravní budovy v ŽST Mladecko, která je připojena z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s.. Z výpravní budovy je napájeno i osvětlení stanice.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 01-10-01 – t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - 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 P7844. 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 s rozdělením „u“ a tuhého podkladnicového upevnění. V místě přejezdových panelů je navrženo upevnění kolejnic s antikorozií úpravou.

Kolej je navržena jako stykovaná.

SO 01-11-01 – t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - 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 – t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - železniční přejezd P7844 v km 17,407

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 26,40 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 39 m. Vpravo úpravy sahají do vzdálenosti 19 m od průsečíku osy koleje a počátku úprav komunikace. Celkový rozsah zásahu do původní komunikace je tedy 58 m.

Šířkové uspořádání komunikace v blízkosti přejezdu je navrženo MS2 10,5/8/50. Šířkové uspořádání je patrné ze vzorového řezu - PD č. 2.003 s návazností na stávající stav v rozsahu vyplývajícím z podélného profilu - PD č. 2.002 Podélný profil. Komunikace je navržena se zákl. šířkou jízdních pruhů 3,0 m s rozšířením o 0,25 m na vnitřní straně směrového oblouku a s vodicími proužky šířky 2 x 0,5 m.

V rámci stavby bude v souladu se zákonem č. 13/1997 Sb. prodloužen stávající chodník tak, aby chodci při přechodu dráhy nebyli nuceni používat vozovky silnice I. třídy. Šířka chodníku bude shodná se stávajícím 1,65 m s rozšířením v místě úprav pro nevidomé na 1,75 m. Délka rekonstrukce chodníku odpovídá délce rekonstrukce vozovky, z toho dl. nového chodníku je 37 m. Povrch chodníku je navržen z betonové dlažby a je z obou stran lemován betonovým obrubníkem.

Odvodnění zemní pláně této 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 napojených na svodné potrubí, na straně bez chodníku voda odtéká volně do terénu podél komunikace.

Stávající silniční příkop bude zatrubněn v rámci SO 01-22-01.

Protože je podélný sklon komunikace před i za přejezdem téměř nulový, není navrženo samostatné odvodnění.

SO 01-21-01 - t.ú. odb. Moravice (mimo) - Svobodné Heřmanice (včetně) - železniční propustek v km 17,422

Vzhledem k charakteru, stáří objektu a špatnému stavebnímu stavu je navržena kompletní přestavba na novou ŽB prefabrikovanou troubu.

Stávající propustek bude vybourán až na úroveň nového podkladního betonu. Nový propustek bude ŽB prefabrikovaná trouba DN600. Objekt je navržen dle zásad MVL 649. Trouba bude uložena do ŽB desky – do sedla pod úhlem 120°. Ukončení trub bude na vtoku i výtoku do ŽB monolitické jímky, kde bude rozhraní jednotlivých stavebních objektů, tzn. i rozhraní vlastnictví/správce.

Jedná se o celkem 3ks hrdlových trub délky 2,5m a 1ks propojovací. Celková délka trouby bude 8,6m. Podélný sklon propustku bude 1,0%. Nová NK propustku bude uložena na ŽB monolitický základ. Vtok i výtok bude opatřen ŽB monolitickou šachtou. Šachta bude obdélníkového půdorysu o světlosti 0,8 x 1,2m se zkoseným rohem, do kterého bude napojena trouba (zkosení je z důvodů úhlu křížení). Dno jímky bude opatřeno spádovým betonem s vymodelováním nátoky do trouby. Jímka bude opatřena kompozitním poklopem osazeným do ocelového rámu. Poklop bude pochůzí, na vtoku s oky 50x50, na výtoku s oky 20x20 (výtoková šachta se nachází v chodníku). Do výtokové jímky bude zaústěna drenáž

odvodnění železničního spodku a dešťové svody z reléového domku. Zaústění do vtokové jímky i vyústění z výtokové jímky bude součástí samostatného SO (SO 01-31-01).

SO 01-31-01 – Dešťová kanalizace

Z důvodů umístění základů závor a výstražníku zab.zar. je nutno přeložit i část stávající dešťové kanalizace zaústěné do propustku. Z důvodů zajištění odtoku z železničního propustku je nutno zatrubnit stávající příkop a provést napojení do stávajícího silničního propustku ev.č.46-337.1p.

Stávající dešťová kanalizace se nachází v zeleném pásu podél stávajícího chodníku před přejezdem (podél silnice I/46 ve směru od Opavy). Nové vedení bude začínat ve stávající šachtici, z které povede v chodníku až do železničního propustku. Z železničního propustku poté povede v chodníku podél silnice I/46, následně pod sjezdem do lomu až do stávající šachtice silničního propustku, kde bude vedení ukončeno.

Nová kanalizace bude PP/HDPE trouba DN300 uložená do ŠP lože na ŠD polštář. Obsyp trouby bude ze ŠP, zásyp rýhy ze ŠD. Uložení trouby bude v pažené rýze. Revizní šachtice budou HDPE DN600. Celková délka potrubí bude 32,83m před železničním propustkem a 61,34m za železničním propustkem. Na každém úseku budou umístěny 2ks revizních šachet. Šachty u napojení na železniční propustek jsou předmětem SO 01-21-01.

V místě sjezdu do lomu bude provedena nová vozovka, chodník podél silnice je předmětem SO přejezdu.

SO 01-72-01 – Reléový domek

Objekt nového reléového domku (RD) bude proveden jako železobetonový kontejner osazený na základové pásy půdorysných rozměrů 4,5 x 3 m ze ztraceného bednění. Součástí základů bude uzemňovací pásek. Objekt bude mít jedno nadzemní podlaží. Budova bude zastřešena sedlovou střechou.

Reléový domek bude betonový jednoprostorový prefabrikovaný objekt. Světlá výška místností bude 2,54m. 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 ze zámkové dlažby pro příležitostní zastavení osobního vozidla pro správce českých drah – součást souboru D.2.1.1).

SO 01-86-01 - Napájení PZS P7844 v km 17,407

Z důvodu předpokládaného možného prodeje výpravní budovy je nutné vymístit zařízení mimo výpravní budovu. Stávající přípojka z distribuční sítě bude ponechána jako přípojka pouze pro objekt výpravní budovy a pro technologii Správy železnic, s.o. bude vybudována nová přípojka z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s..

Nová přípojka bude ukončena v nové pojistkové skříni HDS (rozhraní vlastnictví ČEZ a SŽ) na pozemku dráhy vedle výpravní budovy u stávajícího rozvaděče osvětlení RO. V tomto místě bude také umístěn elektroměrový rozvaděč, hlavní rozvaděč a rozvaděč osvětlení. Do nového hlavního rozvaděče bude zaústěno stávající kabelové vedení ke stávajícím zásuvkovým stojanům. Dále bude z hlavního rozvaděče napájen nový rozvaděč osvětlení a nová společná přístrojová skříň pro přejezd P7844 umístěná u stěny nového RD. Do nového rozvaděče osvětlení budou zaústěny stávající kabely pro osvětlení.

B.2.8) Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti stávajícího železničního přejezdu P7844 na silnici I/46. Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti na přejezdu vybudováním nové technologie PZS se závorovými břežnicemi se svítilkami LED a s postupným sklápěním. Dále bude osazen nový technologický domek na místě stávajícího RD, osazeny počítače náprav, provedeno zaizolování koleje č.1 v dopravně Mladecko. V rámci stavební části bude provedena rekonstrukce žel. svršku a spodku, vč. úpravy GPK a odvodnění, přejezdové konstrukce a živičného povrchu komunikace a propustku v km 17,422. Po dobu rekonstrukce přejezdu budou zřízeny objízdné trasy. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Charakter stavby je rekonstrukce, jedná se o trvalou stavbu.

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

V rámci stavby se umísťuje na drážní pozemek drobný, samostatně stojící technologický objekt na místě stávajícího nevyhovujícího reléového domku. Z hlediska požární ochrany se jedná o nehořlavý objekt, příjezd je umožněn po stávající komunikaci, požárně nebezpečný prostor nepřesahuje hranici pozemku a nezasahuje do žádných jiných objektů. K objektu není třeba zajišťovat zásobování požární vodou.

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 seizmicitou

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

Stávající odběrné místo pro objekt výpravní budovy bude ponecháno pro odběr výpravní budovy. Pro nový reléový domek a stávající osvětlení stanice bude zřízeno nové odběrné místo.

Plyn

Neřeší se.

Voda

Neřeší se.

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 „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) – Svobodné Heřmanice (včetně)“ 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 P7844 v km 17, 407 na trati č. 307 odbočka Moravice - Svobodné Heřmanice začínající v km 2,835 u vjezdového návěstidla MS Odbočky Moravice a končící v km 25,300 u zarážedla kusé koleje číslo 1a v dopravně D3 Svobodné Heřmanice. Začátek tratě je tedy v dopravně odbočka Moravice a její konec v dopravně Svobodné Heřmanice. Předmětná trať je označována dle KJŘ314, NJŘ307, TTP307D. Provoz na trati je řízen dle předpisu D3.

- Diriguje stanicí je ŽST Opava-východ.
- Dispoziční stanicí je ŽST Opava-východ.
- Sídlem přednosty PO Ostrava je OŘ Ostrava.

Nacházejí se zde dopravní a zastávky v následujícím pořadí: dopravní odb. Moravice, zast. Otice, zast. Slavkov u Opavy, zast. Štáblovice, zast. Dolní Životice, zast. Litultovice, dopravní a zast. Mladecko, zast. Jakartovice, dopravní a zast. Svobodné Heřmanice.

Úsek, ve kterém se nachází předmětný železniční přejezd, Mladecko – odb. Moravice, je ve stávajícím stavu jednokolejný. Nejvyšší traťová rychlost v tomto úseku je 50 km/h, zábrzdňá vzdálenost 400 m. Největší povolená délka vlaku je v případě regionální/zastávkové osobní dopravy 30 metrů, dálkové osobní dopravy 40 metrů, nákladní dopravy 90 metrů. Největší povolené zatížení tratě je uvažováno dle třídy C3/50 (20t/náprava, 7,3t/metr soupravy, přidružená rychlost 50km/h). Rozhodný sklon pro brzdění vlaků je od začátku ke konci 6 promile, ve směru opačném od konce k začátku 31 promile.

Dopravní odb. Moravice leží v km 2,692 předmětné trati a slouží k jejímu rozvětvení mezi směry Hradec nad Moravicí a Mladecko pro vlaky jedoucí ze stanice Opava – východ. Dopravní není vybavena dalším kolejovým rozvětvením ani nástupními hranami.

Dopravní Mladecko leží v km 17, 694. Při stávajícím stavu infrastruktury je zároveň mezilehlou zastávkou, smíšenou po provozní stránce, a je neobsazena (dálkově ovládána z žst. Opava - Východ). Zastávka je vybavena jednou dopravní kolejí, dvěma kolejemi manipulačními a je zde také zaústěna vlečka č. 6091 – Thorssen s.r.o. – Mladecko. Dopravní Mladecko je pro účely obsluhy cestujících veřejnosti vybavena jednou nástupní hranou.

Dopravní Svobodné Heřmanice leží v km 25, 052. Při stávajícím stavu infrastruktury je zároveň koncovou/hlavovou zastávkou, smíšenou po provozní stránce, a je neobsazena (dálkově ovládána z žst. Opava - Východ). Zastávka je vybavena jednou dopravní kolejí a jednou kolejí manipulační. Dopravní Svobodné Heřmanice je pro účely obsluhy cestujících veřejnosti vybavena jednou nástupní hranou.

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	0	0	0	
Os	6	0	6	810
celkem	6	0	6	
Nákladní doprava*				
Nex	0	0	0	
Pn	0	0	0	
Mn	1	7	8	
celkem	1	7	8	

*Nákladní vlaky zde nejezdí s každodenní pravidelností, ale pouze dle potřeby v časech vymezených GVD.

Vlaky osobní dopravy jsou zde vedeny pouze v období 28.5. – 28.9. a to jen jeden pár vlaků v pátek večer a tři páry vlaků v sobotu a neděli během celého dne.

Vzhledem k charakteru míry provozu nedochází na trati k žádnému vzájemnému křížení či sledu krátce po sobě jedoucích vlaků. Vždy se jedná pouze o jízdu jednoho vlaku směřujícího ze stanice Opava – východ do stanice Svobodné Heřmanice, kde dochází k jeho

úvrati/obratu a následné jízdě zpět do stanice Opava – východ přes odb. Moravice. Předmětný úsek je tedy zatížen především pravidelní osobní dopravou, provoz nákladní dopravy je organizován pouze dle potřeby.

Výhledový rozsah dopravy nebyl s ohledem na charakteristiku stavby ověřován.

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

V době plánované pro výlukou traťové koleje není v předmětném úseku provozována osobní doprava. Z tohoto důvodu tedy není nutné zavádět jakákoliv výluková opatření.

Nákladní doprava je zde prováděna dle potřeby a pouze v minimální míře, proto je po dobu výluky traťové koleje navrženo její úplné vyloučení.

Provádění stavebních prací navrženo pod ochranou N-výluky předmětné koleje, podrobněji v B.8.

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 akce „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) – Svobodné Heřmanice (včetně)“ není graf dynamického průběhu rychlostí doložen, jelikož samotná rekonstrukce přejezdu neovlivní křivku dynamického průběhu rychlosti vlaků.

d) ostatní druhy dopravy

Akce „Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7844 v km 17,407 trati odb. Moravice (mimo) – Svobodné Heřmanice (včetně)“ neřeší problematiku dopravy v klidu, neboť nedojde k dotčení veřejně přístupných parkovacích stání.

Napojení území na stávající dopravní infrastrukturu se nezmění.

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

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, vedoucí 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 zřejmé 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/46.

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

Bude zdemolován stávající relový domek. Demolice je popsána v části PD D.2.2.1

f) maximální dočasné a trvalé zábery pro staveniště

Dočasný zábor je uvažován vždy v místě uzavřené části silnice I/46.

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) bilance 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 vypolštářovaného 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 dráhách 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 vytýčení 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 zpracován 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 závadnými 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. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22:00 – 06:00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
- ❑ 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 staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- ❑ Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště 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 staveniště 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 záchytné 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 staveniště 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 požární 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.

l) 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 transitní nákladní dopravu** úplnou uzavírku silnice I/46 v místě žel. přejezdu P7844 v trvání 14+1 den, objízdná trasa navržena z Opavy po silnici I/11 do Bruntálu a z Bruntálu po silnici I/45 zpět na I/46.
- **Pro ostatní dopravu** úplnou uzavírku silnice I/46 v místě žel. přejezdu P7844 v trvání 14+1 den. Stávající silniční doprava bude vedena po předem zřízené pomocné jednopruhové vozovce a organizována kyvadlově pomocí SSZ nebo způsobilými a náležitě poučenými osobami, které zajistí zhotovitel.

Pozn.: jeden den na následnou směrovou a výškovou úpravu koleje předpokládáme během víkendu.

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, speciální podmínky stanoveny v bodě k).

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

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

Stavební postup č.0 v období 02-04/2022 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 a nový RD), nového napájení, nových kabelových tras a ostatní práce, které je možné provádět bez nároku na výluky a bez významného omezení stávající silniční dopravy (část propustku...). Součástí tohoto stavebního postupu je i **zřízení pomocné vozovky**, která bude sloužit jako objízdná trasa.

Stavební postup č.1 v období 04-05/2022 představuje vlastní práce v kolejišti. Práce jsou uvažovány provádět v celku s využitím předem připravené pomocné vozovky. Postupně bude odstraněna stávající konstrukce železničního přejezdu, sneseno kolejové pole, provedeny konstrukční vrstvy, za úplné uzavírky I/46 položena kolej nová se zašterkováním a SVÚ a opět postupně bude provedena instalace nového povrchu přejezdu. V souběhu budou prováděny práce na dokončení propustku v km 17,422 pod kolejí, zab. zař. a ostatních technologií. Práce proběhnou během N-výluky v úseku Dolní Životice-Mladecko **nepřetržitě na 14 dnů (v době mimo provoz osobní dopravy)**.

Stavební postup č.2 v období 10/2022 je určen pro provedení třetí směrové a výškové úpravy koleje. Tato bude v úseku Dolní Životice-Mladecko **nepřetržitě vyloučena na 1 den** (směřováno na víkend, mimo provoz osobní dopravy). Dále pak pro uvedení dotčených pozemků do původního nebo předem sjednaného stavu.

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 době plánované pro výluky traťové koleje není v předmětném úseku provozována osobní doprava. Z tohoto důvodu tedy není nutné zavádět jakákoliv výluková opatření.

Nákladní doprava je zde prováděna dle potřeby a pouze v minimální míře, proto je po dobu výluky traťové koleje navrženo její úplné vyloučení.

Vzhledem k tomu, že jde o jednokolejnou trať předpokládáme N-výluky v úseku Dolní Životice-Mladecko **nepřetržitě na 14+1 den**. N-výluky jsou termínově navrženy mimo provoz osobní dopravy (která je provozována pouze v období 28.5. – 28.9., a to pouze v pátek, sobotu a neděli), příležitostní nákladní doprava bude v době konání N-výluk zastavena.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Plochy zařízení staveniště jsou uvažovány v místě uzavřené silnice I/46 na pozemcích **parc.č.1057** (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.608, způsob využití silnice, druh pozemku ostatní plocha), **parc.č.1058/1** (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.608, způsob využití silnice, druh pozemku ostatní plocha) a na pozemku **parc.č.1060** (vlastnické právo ČR, právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, katastrální území Litultovice, LV č.99, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

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, výroba komponentů RD	01.02.22	88	29.04.22
2	<i>Bez nároku na výluky</i>	-	0	-
3	Stavební postup č.1, stavební práce	30.04.22	14	13.05.22
4	<i>Výluka TK Dolní Životice-Mladecko</i>	<i>30.04.22</i>	<i>14</i>	<i>13.05.22</i>
5	Úplná uzavírka I/46 pro transiitní dopravu	30.04.22	14	13.05.22
6	Částečná uzavírka I/46 pro ostatní dopravu, doprava kyvadlově, pomocná vozovka	30.04.22	14	13.05.22
7	Stavební postup č.2, 3.SVÚ	03.10.22	1	03.10.22
8	<i>Výluka TK Dolní Životice-Mladecko</i>	<i>03.10.22</i>	<i>1</i>	<i>03.10.22</i>
9	Úplná uzavírka I/46 pro veškerou dopravu, víkend, pomocná vozovka	03.10.22	1	03.10.22

B.8.4)Schéma stavebních postupů

Nedokládá se.

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

