



Sídlo: ul. Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

IČO: 27767442, DIČ: CZ27767442

### **STAVBA:**

**"Odstranění TOR na přejezdu P8146 v km 11,557 trati Rohatec –  
Veselí nad Moravou "**

### **STUPEŇ DOKUMENTACE:**

#### **DUSP**

Dokumentace pro společné povolení stavby dráhy

**Po připomínkovém řízení**

## **B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Investor:		<b>Správa železnic, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Člen ění PD	Část:	B. Souhrnná technická zpráva	
	Dílčí část:		
	Specializace:		
Hlavní inženýr projektu:		Odpovědný projektant:	Kontroloval:
Ing. Marian Kiss		Tomáš Brhel	Ing. Marian Kiss
Kraj:	Obec:	Pověřený OÚ:	Výtisk číslo:
Jihomoravský	Sudoměřice, Petrov, Strážnice	Hodonín	
Externí Subdodavatel:		Datum:	
		04/2021	
		Archívní číslo:	
		2003108-01_DÚSP_B_.doc	

## Obsah

B.1	Popis území stavby .....	3
B.2	Celkový popis stavby .....	5
B. 2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání .....	5
B. 2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení .....	7
B. 2.3	Celkové technické řešení .....	7
B. 2.4	Bezbariérové užívání stavby .....	8
B. 2.5	Bezpečnost při užívání stavby .....	8
B. 2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení .....	9
B. 2.7	Základní charakteristika stavebních objektů .....	10
B. 2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....	11
B. 2.9	Úspora energie a tepelná ochrana .....	12
B. 2.10	Hygienické řešení stavby .....	12
B. 2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....	13
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu .....	13
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....	13
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....	13
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany .....	13
B.7	Ochrana obyvatelstva .....	13
B.8	Zásady organizace výstavby .....	14
B. 8.1	Technická zpráva .....	14
B. 8.3	Výkresy .....	18
B. 8.3	Harmonogram výstavby .....	18
B. 8.4	Schéma stavebních postupů .....	19
B. 8.5	Bilance zemních hmot .....	19

## Přílohy:

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze

B.4 Provozní a dopravní technologie

B.6 Vliv stavby na životní prostředí

Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013

BOZP

Návrh kontrolních prohlídek stavby

Trasig – objízdná trasa, TZ

## B.1 Popis území stavby

### a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na jednokolejné regionální železniční trati 317E (číslování dle TTP - tabulky traťových poměrů), Rohatec – Veselí nad Moravou, dle prohlášení o dráze: 802 00 Rohatec – Veselí nad Moravou. Železniční přejezd se nachází na křížení uvedené železniční tratě v km 11,557 (P8416) a D1 místní komunikace. Organizování a provozování drážní dopravy na trati je dle předpisu SŽDC D1. Železniční trať je jednokolejná neelektrizovaná. Stavba řeší trvalé omezení rychlosti na přejezdu, přes který je v momentálním stavu 60km/h. Po zabezpečení bude rychlost přes přejezd zvýšena na nejvyšší traťovou rychlost 80 km/h.

Stavba bude realizována na pozemcích Správy železnic s.o. a na pozemcích mimodrážních vlastníků. Stavební pozemek v majetku Správy železnic s.o. je ve stávajícím stavu využíván k provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso dráhy.

### b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Projektová dokumentace stavby je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování projektové dokumentace stavby. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Sudoňovice, Petrov, Strážnice.

Doklady o pořízení územních plánů jsou uloženy na obecních úřadech dotčených obcí, kde je možné do něj nahlížet.

Stavba je situována na plochu dopravní infrastruktury – železniční (DZ) a plochu veřejného prostranství (PV).

Navrhovaná stavba je stavbou technické infrastruktury a je v souladu s přípustným využitím ploch.

### c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využití území

V době zpracování projektové dokumentace nebyly známy žádné výjimky z obecných požadavků na využití území.

### d) Informace o zohlednění podmínek vyplývajících ze závazných stanovisek dotčených orgánů

Dokumentace je zpracována v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů.

### e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v CHKO.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba neleží v záplavové území. Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.

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

Jedná se o novou stavbu. Stavbou nebudou narušeny stávající odtokové poměry daného území.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení křovin

Stavba předpokládá kácení náletových dřevin v rozsahu běžné údržby v okolí železniční tratě.

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

Stavba nevyžaduje zábor pozemku určenému k plnění funkce lesa.

j) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu se nemění, zůstává stávající bez úprav.

k) **Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba je navržena jako samostatná, nemá podmiňující, ani vyvolané stavby.

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Kat. území	Parc. č.	Vlastník/ uživatel	Druh pozemku/způsob využití
Strážnice na Moravě	3122/1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha/dráha
Petrov u Hodonína	1391	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha/dráha
Petrov u Hodonína	664	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha/dráha
Petrov u Hodonína	1265	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha/dráha
Sudoměřice	1815/1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7,	ostatní plocha/dráha

		Nové Město, 11000 Praha 1	
Sudoměřice	1922	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	ostatní plocha/dráha
Sudoměřice	1819	Česká republika / Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	zastavěná plocha a nádvoří/stavba pro dopravu
Sudoměřice	1815/2	České dráhy, a.s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 110 00 Praha 1	ostatní plocha/dráha
Petrov u Hodonína	682/1	Obec Petrov, č.p. 113, 696 65 Petrov	ostatní plocha/ostatní komunikace
Petrov u Hodonína	695	Obec Petrov, č.p. 113, 696 65 Petrov	ostatní plocha/ostatní komunikace

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné, nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nevzniká nutnost podání návrhu na nová ochranná pásma, protože je stavba součástí dráhy, která má již stanovené ochranné pásmo, které se stavbou nemění.

## B.2 Celkový popis stavby

### B. 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o vybudování nového železničního přejezdu na stávajícím přejezdu.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku zadavatele s cílem pro zvýšení bezpečnosti železniční i silniční dopravy provést vybudování nového přejezdového zabezpečovacího zařízení.

c) Trvalá, nebo dočasná stavba

Trvalá stavba.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Dopravní řešení se nemění. Touto stavbou dojde ke zlepšení podmínek pro železniční a dopravní infrastrukturu. Jedná se o výstavbu nového přejezdového zabezpečovacího zařízení. Traťová rychlost zůstává stávající (80 km/h).

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby

Na základě žádosti o změně způsobu zabezpečení přejezdu bylo vydáno drážním úřadem rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. V době zpracování dokumentace nebyly známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem.

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

Požadavky dotčených orgánů, k dokumentaci pro společné povolení stavby dráhy jsou projektem řešeny a respektovány. Jsou řešeny v jednotlivých provozních souborech.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba je součástí dráhy a vztahuje se na ni ochrana dle zákona č. 266/1994 Sb o drahách.

h) Základní bilance stavby

Nová technologie PZZ při plném využití spotřebovává cca 3MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody, dešťová voda Q<sub>roční</sub> = 1,95 m<sup>3</sup>/rok.

i) Základní předpoklady výstavby

Jedná se o stavbu menšího rozsahu, která bude prováděna oprávněnou stavební firmou. Stavební firma bude vybrána na základě výběrového řízení investora.

Stavba bude probíhat v jednom časovém úseku bez přerušení. Stavba je navržena jako samostatná. Předpokládaná realizace v průběhu roku 2022.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu

Přejezdové zařízení je zařízením UTZ. Před aktivací bude provedena technicko-bezpečnostní zkouška zařízení a vydán průkaz způsobilosti. Zařízení bude podrobeno zkušebnímu provozu v délce 6 měsíců.

k) Orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady do 30 mil. Kč.

## B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Domek bude nový typový prefabrikovaný výrobek. Bude z lehčeného betonu, zateplený s valbovou střechou. Výška domku bude pro 19-ti patrový stojan. Pod domkem budou zřízeny stabilní základy ze ztraceného bednění. Stavba nenaruší stávající vzhled okolní krajiny ani zástavby.

## B. 2.3 Celkové technické řešení

### a) Popis celkové koncepce technického řešení

Stavba obsahuje přejezdové zabezpečovací zařízení v rozsahu tří samostatných světelných skříní bez závor. Technologie umístěná do reléového domku o rozměrech 2x3m. Bude řešen nový železniční svršek, spodek a přejezdová konstrukce. Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Dále stavba řeší zřízení nové přípojky NN a položení kabelizace mezi RM žst. Sudoměřice a RM žst. Strážnice.

Celá stavba je rozdělena do PS a SO (členění dle vyhl. č. 146/2008 Sb.):

#### D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

#### D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 11,557

#### E.1.1 Kolejový (železniční) svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

#### E.1.3 Železniční přejezdy

SO 03 Železniční přejezd v km 11,557

#### E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 04 Elektrická přípojka PZZ

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody  
Nová technologie PZZ při plném využití spotřebovává cca 3MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody, dešťová voda Q<sub>roční</sub> = 1,95 m<sup>3</sup>/rok.

### c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Po realizaci nebudou produkovány žádné odpady. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Budou zvoleny



technologie prací, které vedou ke snižování emisí. Během výstavby může dojít k nárůstu hladiny hluku a k zvýšení prašnosti během zemních prací (rekonstrukce železničního spodku a svršku). Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku a prašnosti nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru.

Demontovaný materiál bude uložen na skládku v určených prostorech investora, po provedené kategorizaci investorem materiál, který nebude určen k dalšímu využití, bude zneškodněn zhotovitelem stavby v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

#### B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční přejezd bude vzhledem k poloze v intravilánu obce vybaven zařízením pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

#### B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 101/2005 Sb., NV č. 168/202 Sb., NV č. 362/2005, NV č.591/2006 Sb. a SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽ Bp1, účinný od 1.1.2021. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam. Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet SŽDC TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy SŽDC.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230 V resp. 400 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při částečném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, dopravním značením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně). Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky Správy železnic.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu.



Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytyčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytyčení provedou-na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Stavební činnosti v jednotlivých provozních a stavebních souborech nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

## B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

### a) Popis stávajícího stavu

Železniční přejezd v km 11,557 (P8146) je křížením dráhy s místní komunikací a nachází se v obci Petrov.

Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen výstražnými kříži.

V blízkosti železničního přejezdu nejsou žádné silnoproudé rozvody a zařízení ve správě SŽ, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa elektrotechniky a energetiky.

### b) Popis navrženého řešení

## PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

Nová kabelizace bude položena mezi žst. Sudoměřice a žst. Strážnice. Kontrola a ovládání PZS bude umístěno v DK žst. Sudoměřice. Zjednodušená kontrola pro PZS v km 11,981 a PZS v km 11,557 bude umístěno v žst. Strážnice.

Kabely budou pancéřované typu TCEKEPFLEY. Kabely budou plněné. Kabelové trasy musí vyhovovat oborové normě ON 34 2609 a předpisu SŽDC S4 Železniční spodek. Pod kolejemi a silnicemi budou provedeny překopy nebo protlaky, pokud to dovolí místní poměry. Kabely budou pod komunikací uloženy v hloubce 120 cm a pod kolejí 150 cm.

## PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 11,557

V rámci technologické části bylo dohodnuto řešení výstavby nového PZS 3SBI se třemi stožáry výstražníků a třemi výstražnými skříněmi „A“, „B“, „D“. Výstražníky jsou navrženy bez závor kvůli kolizi s venkovním silovým vedením NN. Výstražné skříně budou doplněny o pozitivní signalizaci. Přejezd bude doplněn o zařízení SONS pro nevidomé. Přejezd bude reléového typu. V blízkosti přejezdu bude umístěn nový RD o rozměrech 2x3m. Z důvodu špatné viditelnosti od uvažovaného RD na přejezd, bude u přejezdu umístěno zařízení PSt pro jeho ovládání i s telefonem ke komunikaci. Vnitřní část zařízení bude umístěna v novém samostatném RD. PZS bude ovládáno automaticky pomocí ovládacích úseků tvořených počítači náprav. Výstroj počítače náprav bude umístěna v RD PZS v km 11,981. Informace bude posílána po kabelu do RD PZS v km 11,557. V RD PZS v km 11,981 bude vyměněn nový přenosový systém. Spouštěcí počítač bod přibližovacího úseku z lichého směru bude nově zrealizovaný. Spouštěcí počítač bod přibližovacího úseku ze sudého směru bude společný s přejezdem v km 11,981.

### c) Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - výpočty jsou součástí technické zprávy PS02 části D.1.1.

## B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

### a) Stručný popis stávajícího stavu

V blízkosti železničního přejezdu nejsou žádné silnoproudé rozvody a zařízení ve správě SŽ, Oblastní ředitelství Brno, Správa elektrotechniky a energetiky.

### b) Stručný popis navrženého řešení

## SO 01 Železniční svršek

Úprava železničního svršku a spodku je navržena v délce 50,4 m s výběhy směrové a výškové úpravy stávající koleje před a za rekonstruovaným úsekem pro navázání na stávající stav. Kolej je navržena ze svršku tvaru R65 na betonových pražcích s tuhým podkladnicovým upevněním. Rozdělení pražců „u“ v oblasti přejezdové konstrukce, rozdělení „c“ mimo přejezd. V oblasti přejezdové konstrukce budou použity upevňovací s antikorozní úpravou.

## SO 02 Železniční spodek

Rekonstrukce železničního spodku je uvažována v rozsahu rekonstrukce žel. svršku, tedy 50,4 m.

Plán tělesa železničního spodku (PTŽS) je navržena skloněná ve sklonu 5 %, zemní plán má shodný směr a sklon jako PTŽS. Pod samotnou konstrukcí přejezdu s přechodovými oblastmi 5 m od krajních panelů je navržena ZKPP na zbylé části bude provedena nová konstrukce pražcového podloží ze štěrkodrti s geokompozitem.

Odvodnění je zajištěno sklonem zemní pláne, která je vyústěna na terén a v oblasti přejezdu resp. ZKPP do podélného trativodu. Vyústění trativodu je svodným potrubím na terén s odlážděním.

### SO 03 Železniční přejezd v km 15,557

Železniční přejezd je navržen celopryžový typu pontiSTRAIL se šířkou vnějších panelů 910 mm pro zajištění požadavku minimální vzdálenosti hlavy pražce a závěrné zídky 200 mm. Stavební šířka přejezdu je navržena 8,4 m. Úhel křížení 83,6°.

Návrh přejezdu vyvolal úpravy komunikace a to rozšíření komunikace na 5,5 m. Rozšíření komunikace bude provedeno odsunem obrubníku na straně plánovaného chodníku.

Vnější panely ve směru „do obce“ (na straně koleje u sběrného dvora) jsou sklopeny o 45 mm pro vhodnější navázání konstrukce vozovky na stávající stav.

Součástí návrhu přejezdu je návrh chodníku přes přejezdovou konstrukci. Chodník ne navržen šířky 1,75 m. Chodník bude navazovat na související investici obce Petrov „Výstavba chodníku k železničnímu přejezdu“.

### SO 04 Elektrická přípojka PZZ

Pro zajištění napájení technologie zabezpečovacího zařízení bude zřízeno nové odběrné místo 3x20A. Místem napojení bude nová přípojková skříň (zřídí ji E.ON na své náklady) na stávajícím betonovém sloupu DB č. 327 nadzemního vedení NN na hranici p.č. 682/1 (Obec Petrov) u cesty v blízkosti přejezdu. Pro napájení nové technologie PZS přejezdu v km 11,557 bude položen nový napájecí kabel z nové přípojkové skříně HDS E.ON na sloupu ukončený v elektroměrové skříně RE v sestavě skříní u nového RD přejezdu. Ze skříně RE bude následně vyveden napájecí kabel do skříně jističů RJ nové společné přístrojové skříně pro přejezdy SSP umístěné rovněž u nového RD přejezdu vedle skříně RE a ze skříně jističů RJ bude poté napojena vlastní technologie nového RD. Ve skříně jističů RJ bude provedena příprava pro budoucí zapojení čidla registrujícího vypnutí hlavního jističe pro PZS a hlášení tohoto výpadku napájení na dispečerské pracoviště – jistič na vývodu do nového RD bude doplněn pomocným spínačem.

## B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Reléový domek (RD) u přejezdů tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V RD budou pouze dva malé otvory pro účely větrání (jeden otvor s větrákem, druhý nasávací se žaluziemi). RD bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V RD bude umístěno elektrické zařízení. EPS zřizována nebude.

V RD se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V RD se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy na zařízení.

Stavební činností nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu

(tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č.

499/2006 Sb.,

ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový (CO<sub>2</sub>) nebo plynový s čistým hasivem s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností min. 34A, 183B, C (tzn. s náplní min. 5 kg).

#### B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Konstrukce reléového domku je odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu. Potřebného tepelného odporu konstrukce domku je dosaženo přidáním tepelně izolačních desek zevnitř stěn a stropů domku a do podlahy domku. Spotřeba elektrické energie je spočítána na hodnotu potřebnou pro provoz zabezpečovacího zařízení.

#### B. 2.10 Hygienické řešení stavby

Hygienické požadavky se s ohledem na charakter stavby neuvažují, stavba neovlivní nijak zásadně okolí. Stavba sama negeneruje žádný provoz, zvyšuje bezpečnost provozu.

#### B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

##### a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Na staveništi nebylo provedeno radonové měření

##### b) Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum a monitoring bludných proudů nebyl proveden. Významné namáhání bludnými proudy se nepředpokládá.

##### c) Ochrana před technickou seizmicitou

Namáhání technickou seizmicitou (např. trhacími pracemi, dopravou, průmyslovou činností, pulzujícím vodním proudem apod.) se v okolí stavby nepředpokládá.

##### d) Ochrana před hlukem

Zvýšení úrovně hluku se nepředpokládá.

##### e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v povodňové oblasti.

##### f) Ostatní účinky

Ostatní účinky se nepředpokládají.

### B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

#### a) Napojení místa technické infrastruktury

Bude zřízena nová elektrická přípojka NN.

#### b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou popsány v jednotlivých částech dokumentace (PS a SO).

#### c) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření

Dopravní řešení se stavbou nemění.

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

Viz. samostatná zpráva B.4.

### B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci stavby nejsou navrženy žádné zásadní terénní úpravy. Dotčená zeleň, bude po dokončení stavby uvedena do původního stavu (dosypána, urovňána, zaseta nová tráva).

### B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany

Viz. samostatná zpráva B.6.

### B.7 Ochrana obyvatelstva

Navržená stavba bude v průběhu výstavby zabezpečena dle daných platných předpisů proti pohybu nepovolaných osob. Dokončená stavba a provoz ochranu obyvatelstva nevyžaduje. Stavbou dojde k zvýšení bezpečnosti železničního i silničního provozu.

## B.8 Zásady organizace výstavby

### B. 8.1 Technická zpráva

#### a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Stavba vyžaduje novou elektrickou přípojku, přejezdový svršek, spodek, konstrukci jiná média se nepřepokládají.

Stavba nepřepokládá přemísťování hmot ve větším rozsahu.

#### b) Odvodnění staveniště

Stavba nemá vliv na povrchové vody.

#### c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

. Dopravní obslužnost stavby bude zajištěna po stávajících komunikacích.

#### d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod.

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

Stavba ve všech svých částech nemá negativní vliv na životní prostředí. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky, památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

Stavbou nedojde ke kácení vzrostlé zeleně. V dílčích částech nové kabelové trasy bude potřebné provést vyřezání náletových křovin. Stavba nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Během výstavby dojde k časově omezenému nárůstu hladiny hluku a může dojít ke zvýšení prašnosti během zemních prací. Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku nepřesáhly hygienické limity hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech v denní době, stanovených v § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nežádoucími účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s přílohou č.3, části B tohoto nařízení vlády. Hodnoty prašnosti nesmí přesahovat hodnoty obvyklé u staveb podobného charakteru.

Během výstavby může dojít k uniku ropných látek z automobilů a stavebních strojů. Zhotovitel zajistí, aby stavební stroje byly v dobrém technickém stavu. Případný únik



ropných látek bude řešen ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem a příslušnými orgány státní správy.

**f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Trvalý zábor staveniště je vymezen vnějšími hranicemi stavebních pozemků. Bude-li to nutné, vzniknou dočasné zábory na přilehlých okolních pozemcích, zejména v průběhu zemních prací pro dočasné uložení s manipulovaný materiálem. Dočasné zábory budou co nejmenšího rozsahu po dobu nezbytně nutnou a budou předem domluveny s příslušným vlastníkem pozemku a správcem sítě.

**g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Po dobu realizace stavební části, zejména SO 01, 02, 03 bude zajištěna bezbariérová obchozí trasa staveniště.

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

Odpady, které vzniknou při stavbě, budou v souladu se zákonem č.154/2010 Sb. o odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy s ním souvisejícími likvidovány na stavbě, odvozem do sběrných surovin nebo na skládku k tomu určenou.

**i) Bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin**

Zemní práce budou prováděny v potřebném rozsahu pro zhotovení konstrukcí přejezdu a zřízení kabelové trasy. Předběžně se nepředpokládá nutnost přísunu nebo deponie zeminy. Výkopek ze základů bude znovu použit na násypy kolem stavby.

**j) Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Při provádění stavby se musí brát v úvahu okolní prostředí. Je nutné dodržovat všechny předpisy a vyhlášky týkající se provádění staveb a ochrany životního prostředí a dále předpisy o bezpečnosti práce. V průběhu realizace budou vznikat běžné staveništní odpady, které budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Realizační firma nebo osoby angažované v realizaci stavby budou užívat mobilní WC. S veškerými odpady, které vzniknou při výstavbě a provozu objektu, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 154/2010 Sb. O odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy souvisejícími vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. a č. 383/2001 Sb. Obaly stavebních materiálů budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou dopravní prostředky při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Skladovaný prašný materiál bude řádně zakryt a při manipulaci s ním bude pokud možno zkrápěn vodou, aby se zamezilo nadměrné prašnosti.



k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

„Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti. Zhotovitel musí zajistit, že po dobu stavebních úprav nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností e zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové č. tel. 972 624 065, email: HZSBNOoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.“

Viz. samostatná zpráva „Plán BOZP“.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavbou nebude přímo dotčeno bezbariérové užívání okolních staveb.

m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Speciální podmínky nejsou stanoveny.

n) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Při zásobování staveniště bude respektován provoz veřejné dopravy a chodců. Stavbou nebudou vznikat zvláštní dopravně inženýrská opatření.

o) Postup výstavby, rozhodující termíny, postupné uvádění do provozu

Celá stavba tvoří jeden funkční celek. Při realizaci stavby se předpokládá následující postup výstavby:

Budou provedeny následující práce:

- zřízení kynety pro pokládku kabelizace dle PS01, PS02, SO04
- položení chráničků pod tratí a pozemními komunikacemi dle požadavku jednotlivých PS a SO
- pokládka kabelizace dle PS01, PS02, SO04

- zaměření skutečné polohy kabelů a zához kynety dle PS01, PS02, SO04
- instalace venkovní technologie PZS dle PS02
- provede se rekonstrukce železničního spodku, svršku, přejezdové konstrukce dle SO 01, 02, 03
- zřízení el. přípojky do RD PZS dle SO04
- instalace vnitřní technologie v RD PZS dle PS02
- demontáž rušených stávajících výstražných křížů

zahájení stavby: červen 2022

ukončení stavby: srpen 2022

#### p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Předpokládá se, výluka kolejové a silniční dopravy na dobu max. 10 dnů jak pro stavební tak i technologickou část.

Po dobu výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava místo dopravy železniční. Na pozemní komunikaci bude zřízena objízdná trasa.

Práce související s pokládkou kabelových tras a montáže technologických zařízení lze provést za provozu s dodržением příslušných bezpečnostních opatření.

Popis činností v době konání nepřetržité výluky traťové koleje.

Stavební práce na SO 01 až 03 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- 10 dnů nepřetržitou výlukou traťové koleje
- 10 dnů nepřetržitého uzavření místní komunikace v místě přejezdu

Přípravné práce před vyloučením silniční a železniční dopravy

- Předmontáž nových kolejových polí
- Vytýčení inženýrských sítí
- Zřízení objízdne trasy

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry

- postavení dopravního značení objízdne trasy
- odstranění stávající konstrukce, demolice části
- říznutí a snesení kolejového pole
- odstranění původního štěrkového lože, příprava podloží
- kabeláž PZS
- závěrné zídky, pokládka kolejového pole, podbití, svaření
- pokládka nové konstrukce
- Přepnutí ze stávajícího TK na nový, zajištění funkčnosti všech okruhů
- zprovoznění a přezkoušení PZS
- navázání a dokončení komunikace
- zrušení dopravního značení objízdky

Práce po ukončení výluky traťové koleje /obnovení provozu na místní komunikaci

- Demontáž kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora

- Konečné úpravy
- Geodetické práce (zaměření skutečného provedení stavby)

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy SŽDC, OTP, TKP, ZTKP a ve shodě s technologickými předpisy schválenými investorem nebo jeho stavebním dozorem.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění budou před zavedením zkušebního provozu provedeny technickobezpečnostní zkoušky, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah (hlava třetí).

- q) Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky. Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Jednotlivá zařízení staveniště budou umístěna na pozemcích investora stavby. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému zatěžování okolí stavby, ke znečišťování komunikací, ovzduší, vod, k omezení přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům.

### B. 8.3 Výkresy

Neobsazeno

### B. 8.3 Harmonogram výstavby

Po předání staveniště si zhotovitel požádá o vytyčení podzemních inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců a to nejpozději 14 dnů před zahájením zemních prací. Po dokončení výstavby objízdné trasy bude zahájena výluka tratěvé koleje. Budou provedeny práce na rekonstrukci železničního přejezdu dle SO 01, 02, 03 a souběžně budou probíhat práce na montáži technologické části dle PS 01, PS 02 a SO 04. Případné škody vzniklé v průběhu prací na stávajících funkčních zařízeních dráhy hradí zhotovitel prací. Po ukončení stavby budou všechny prostory uvedeny do původního stavu.

Se vzniklým odpadem je zhotovitel povinen naložit dle příslušných zákonů a vyhlášek. Vznik ekologicky závadného odpadu se nepředpokládá.

Nově položené kabelové trasy budou geodeticky zaměřeny. Při pokládce kabelů je nutno dodržovat platné normy a předpisy Správy železnic, státní organizace. Stavba nemá výrobní charakter a neklade požadavky na zdroje surovin, energie, vody a likvidace odpadů.

Po vypnutí stávajícího technologického zařízení PZS bude provedena jeho demontáž. Stávající technologické zařízení bude po demontáži předáno správci SSZT OŘ Brno ke kategorizaci a stanovení je ho dalšího případného využití.

Veškeré práce budou provedeny dle projektové dokumentace v souladu s ČSN a předpisy provozovatele.

Zhotovitel stavby zajistí veškeré práce potřebné pro uvedení ZZ – určených technických zařízení do provozu. Jde o provedení výchozí revize, provedení vlastního

přezkoušení zhotovitelem, předá zařízení k přezkoušení odborné komisi, zajistí vydání protokolů právníkou osobou a požádá DÚ o vydání průkazu způsobilosti jednotlivých provozních souborů a uvedení ZZ do provozu

#### B. 8.4 Schéma stavebních postupů

Vzhledem k rozsahu stavby nejsou stanoveny stavební postupy.

#### B. 8.5 Bilance zemních hmot

Vyzískaná zemní hmota a materiál nebude využita v dalších stavbách. Předpokládané malé množství vyzískané zemní hmoty nechá zhotovitel odstranit na nejbližší řízené skládce dle pokynů OÚ.

Vypracoval: Tomáš Brhel

04/2021

## Příloha

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze:

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETC	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
IZS	Integrovaný záchranný systém
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	Knižní jízdní řád
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka

ON	občasná návěst
PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
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
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ZZ	Zabezpečovací zařízení
žkm	železniční kilometr
Žst, ŽST	železniční stanice

*Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.*