

Obsah

B.1	Popis území stavby	2
B.2	Celkový popis stavby.....	4
B. 2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání.....	4
B. 2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení.....	5
B. 2.3	Celkové technické řešení	5
B. 2.4	Bezbariérové užívání stavby	6
B. 2.5	Bezpečnost při užívání stavby	6
B. 2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení.....	7
B. 2.7	Základní charakteristika stavebních objektů.....	8
B. 2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby.....	10
B. 2.9	Úspora energie a tepelná ochrana.....	10
B. 2.10	Hygienické řešení stavby	10
B. 2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	10
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	11
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	11
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.....	11
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany	11
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	11
B.8	Zásady organizace výstavby	11
B. 8.1	Technická zpráva.....	11
B. 8.2	Výkresy	14
B. 8.3	Harmonogram výstavby	14
B. 8.4	Schéma stavebních postupů	15
B. 8.5	Bilance zemních hmot.....	15

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na jednokolejné celostátní železniční trati Olomouc hl.n. – Nezamyslice. Číslo trati dle TTP 309B, dle Prohlášení o dráze 764 00. Železniční přejezd se nachází na křížení uvedené železniční tratě v žkm 76,881 (P7584) a účelové komunikace. Organizování a provozování drážní dopravy na trati Olomouc hl.n. – Nezamyslice je dle předpisu SŽDC D1. Železniční trať je jednokolejná s trakční soustavou 3 kV DC. Po zabezpečení bude zrušeno trvalé omezení rychlosti přes přejezd a rychlost přes přejezd bude zvýšena na traťovou rychlost 100 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 Bedihošť.

Doklady o pořízení územních plánů jsou uloženy na obecním úřadu dotčené obce, 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
Prostějov [733491]	8098/1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha / dráha
Bedihošť [601331]	815	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha / dráha
Bedihošť [601331]	330/1	České dráhy, a.s.	Ostatní plocha / dráha
Bedihošť [601331]	330/2	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha / dráha
Bedihošť [601331]	326	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Zastavěná plocha a nádvoří / stavba pro dopravu

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 technologie PZS 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 (100 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.

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 2021 nebo 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 podrobena 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 sloupů výstražníku se dvěma celými závory a celkem čtyři světelné skříně. Technologie umístěná do reléového domku o rozměrech 3x2m. Pro detekci kolejových vozidel budou použity stávající kolejové obvody, doplněné o dva nové KO. Dále stavba řeší zřízení nové přípojky NN a položení kabelizace mezi žst. Bedihošť a vypočteným přibližovacím úsekem směrem z lichého směru na přejezd.

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

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení

D.1.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení (SZZ)

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 76,881 (P7584)

D.2. Stavební část

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01 Izolované styky

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 02 Elektrická přípojka PZZ

D.2.3.1 Trakční vedení

SO 03 Úprava zesilovacího vedení trakce

- 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.

- 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. 541/2020. 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

Vzhledem k umístění přejezdu a stavu komunikace se nepředpokládá.

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 předpisy SŽ Bp1, SŽ Bp3.

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 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací: SŽ 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 SZDC.

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 vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení 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 činností 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 76,881 (P7584) je křížením dráhy s účelovou komunikací a nachází se v obci Bedihošť.

Ve stávajícím stavu je přejezd zabezpečen výstražnými kříži a ze strany od obce Bedihošť doplněn dopravní značkou P6.

V blízkosti železničního přejezdu jsou trakční rozvody 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. Bedihošť a vypočteným počátkem přibližovacího úseku směrem z lichého směru na přejezd. Bude doplněna diagnostika do ŽST Prostějov pro připojení PZS do GDS OŘ Olomouc. Kabely typu TCEKPFLEY. Kabely budou plněné. Kabelové trasy musí vyhovovat oborové normě ON 34 2609 a předpisu SŽ S4 Železniční spodek. Pod koleji 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. Bude nachystána příprava pro

kamerový systém na PZS, pokládka HDPE trubek a napájecího kabelu 3x2,5 do místa umístění sloupků kamer. Pokládka HDPE trubek a následné všeobecné požadavky se provedou dle výnosu č. j. 27150/2017 – SŽDC – O14.

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 76,881 (P7584)

Vnitřní technologie bude umístěna do technologického objektu (reléový domek RD) u přejezdu. 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. Okolo domku bude upraven terén. Střecha bude mít okapy svedené do jednoho místa. Okapový svod bude ukončen ve vsakovací jímce. V domku nebude aktivní klimatizace. Bude zřízen ventilátor a nasávací otvor osazený řiditelnými žaluziemi. Ventilátor a žaluzie budou ovládány termostaty. RD bude vybaven pasivní ochranou proti vniknutí nepovolaných osob.

Bude vybudováno nové přejezdové zabezpečovací zařízení světelné (PZS) na přejezdu P7584 km 76,881 dle nově vydaného rozhodnutí o změně stavu a způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu Drážním úřadem. Přejezd bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky a měřicí a stavovou diagnostikou. Na přejezdu bude výluková zásuvka a možnost zavedení dopravního klidu. Kontrolní a ovládací prvky budou umístěny na kolejové desce v dopravní kanceláři ŽST Bedihošť. Zjednodušená kontrola bude v DK zšt. Prostějov. Bezporuchový, bezanulační a bezvýlukový stav PZS bude mít vazbu do staničního zabezpečovacího zařízení (SZZ) ŽST Bedihošť a TZZ v úseku Prostějov - Bedihošť. Součástí nového PZS bude záznamové a diagnostické zařízení (stavová i měřicí diagnostika) s přenosem informací do místa soustředěné údržby a intranetu. Toto zařízení musí být kompatibilní s diagnostikou a ovládáním dalších zabezpečovacích zařízení na dotčené trati. Diagnostické zařízení bude provedeno podle TS 2/2007-Z *Diagnostika zabezpečovacích zařízení*. Kabelové objekty budou v plastovém provedení.

c) Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - výpočty jsou součástí technické zprávy PS02 části D.1.1.3.

B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) Stručný popis stávajícího stavu

Pro činnost kolejových obvodů jsou instalovány na stávajícím železničního svršku izolované styky.

V blízkosti železničního přejezdu jsou trakční rozvody ve správě SŽ, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa elektrotechniky a energetiky.

b) Stručný popis navrženého řešení

SO 01 Izolované styky

Předmětem tohoto SO bude doplnění nového izolovaného styku v žkm 78,530 pro společné spouštění PZS 76,881 (P7584) a přechodu PZS 80,062 (P7587), dále pak „posunutí“ izolovaného styku pro spouštění PZS A v žkm 76,513 (P7583) ze stávajícího žkm 77,724 do nové pozice v žkm 77,808. Doplněn bude IS pro anulaci jízdy ze sudého směru PZS km 76,881 do žkm 76,890. Stávající IS km 77,724 a IS v km 79,095 budou zrušeny. Práce bude možno provést za výluky železničního provozu v úseku Prostějov hl.n. – Bedihošť. Při provádění prací bude postupováno v souladu s předpisem SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic s účinnosti od 9. prosince 2020.

SO 02 Elektrická přípojka PZZ

Předmětem tohoto SO je vybudování nové 3-fázové elektrické přípojky NN pro napájení technologie nového PZS přejezdu v km 76,881 (P7584), která bude realizována ze stávajících rozvodů žst. Bedihošť. Místem napojení bude stávající rozváděč R5 v reléové místnosti, ve kterém bude za účelem napájení technologie nového RD přejezdu v km 76,881 doplněn trojpolový jistič 3x25A a z něj poté vyveden napájecí kabel do nové skříně R1 u stávajícího RD přejezdu v km 76,513. Ze skříně R1 bude následně vyveden napájecí kabel do skříně jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy SSP v pilíři umístěné u nového RD přejezdu v km 76,881, a zároveň v ní bude připraven vývod pro možnost budoucího napájení technologie nového PZS přejezdu v km 76,513. Nová technologie PZS přejezdu v km 76,881 bude napojena ze skříně jističů RJ.

Pro možnost napájení nového RD přejezdu v km 76,881 z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude zboku společné skříně SSP (resp. skříně jističů RJ) instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE).

Nouzové vypnutí napájení přívodu pro nový RD přejezdu v km 76,881 bude zajištěno ve skříně jističů RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

SO 03 Úprava zesilovacího vedení trakce

Úpravy spočívají v oddálení stávajícího zesilovacího vedení – lana AlFe 2x 240mm² od břevna budoucí závory v žkm 76,881 trati Prostějov – Bedihošť, směrem ke koleji. Oddálení bude provedeno změnou typu konzoly a jejího umístění (směrem ke koleji) pro závěs ZV, na TP č.46, č.50 a č.51–stožáry P, nový závěs „V“, konzola sestavení J 60-25/Y, závěs ZV sestavení J 63-32/A/2/F.

Na stožárech typu T, č.47, 48, 49 (kotvení pevného bodu), budou upevněny směrem ke koleji atypické konzoly (v.č.04) se závěsem - Sestavení J 63-32/A/2/F. Pro upevnění těchto konzol je nutné provést posunutí kotvení pevného bodu na TP č. 47, 49.

Z důvodů oddálení lan od stožárů, je nutné provést přeregulování průhybů v závěsech i na TP č.45, 44, 52, 53.

Úpravy je možné provádět pouze za výluky (kolejové i napěťové) – viz Technologické postupy – bod 4.0.

Navržená úprava je v souladu s Technickými specifikacemi systémů, zařízení a výrobků Trakčního vedení soustavy DC 3kV pro rychlost 200 km/hod. Je v souladu s Technicko-kvalitativními podmínkami státních drah.

Po provedení úprav ZV bude vzdálenost lana od břevna závory větší než 2,5 m (závora je umístěna 4,6m od osy koleje).

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).

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 seismicitou

Namáhání technickou seismicitou (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

Stavbou dojde ke změně způsobu zabezpečení přejezdu. Součástí přejezdu nejsou chodníky, tudíž bezbariérové opatření nejsou.

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, urovnána, 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 ke 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 nové elektrické přípojky a kabelizace pro kolejové obvody a vazební kabel mezi PZS a žst. Bedihošť, jiná média se nepřepokládají.
Stavba nepřepokládá přemísťování hmot ve větším rozsahu.

b) Odvodnění staveniště

Odvodnění staveniště není řešeno.

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.

objekt zamýšlených prací se nachází na území s archeologickými nálezy a stavebník je povinen dodržet ustanovení § 22, odst. 2 ,a § 23, odst. 7, zák. č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

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

Stavba nezasahuje do konstrukcí veřejných komunikací. Zřizovat bezbariérovou obchozí trasu není nutné.

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 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.

„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 výstavby 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 se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování, po nabytí platnosti a účinnosti R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic, pak dle tohoto předpisu.“

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

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:

- vytýčení sítí v plánované trase nové kabelové trasy dle PS 01, PS 02 a SO 02
- zřízení kynety pro pokládku kabelizace dle PS 01, PS 02, SO 02
- položení chrániček pod tratí a pozemními komunikacemi a v místech křížení či souběhu s jinými sítěmi dle požadavku jednotlivých PS a SO
- pokládka kabelizace dle PS 01, PS 02, SO 02
- zaměření skutečné polohy kabelů a zához kynety dle PS 01, PS 02 a SO 02
- přemístění zesilovacího vedení trakce dle SO 03 a současně zrušení a instalace nových IS dle SO 01.
- instalace venkovní technologie PZS dle PS 02 a SO 02
- zřízení el. přípojky do RD PZS dle SO 02
- instalace vnitřní technologie v RD PZS dle PS 02
- demontáž rušených stávajících výstražných křížů

zahájení stavby: červen 2023

ukončení stavby: srpen 2023

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Požadavky na výluky veřejné dopravy jsou podrobně popsány v příloze B.4 této souhrnné technické zprávy.

q) 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. 8.2 Výkresy

Neobsazeno

B. 8.3 Harmonogram výstavby

Po předání staveniště si zhotovitel požádá o vytýčení podzemních inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců a to nejpozději 14 dnů před zahájením zemních prací. Budou provedeny práce na montáži technologické části. 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 SŽDC s.o.. Stavba nemá výrobní charakter a neklade požadavky na zdroje surovin, energie, vody a likvidace odpadů.

Bude provedena demontáž stávajících výstražných křížů. Stávající výstražné kříže budou po demontáži předány správci SSZT OŘ Olomouc.

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.

V: Přerově

Dne: 29.03.2021

Bc. Filip Štěpán

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
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
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.