



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Orientační schéma:

Razítko oprávněné osoby:

Revize:		Datum:	Popis:	Kontroloval:
001		14.04.2022	Aktualizace pozemků stavby	Radek Kverek, DiS.
000		14.08.2021	Definitivní odevzdání	Radek Kverek, DiS.

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	14.04.2022	Aktualizace pozemků stavby	Radek Kverek, DiS.
000	14.08.2021	Definitivní odevzdání	Radek Kverek, DiS.

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavebí správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o.		
Adresa:	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod		
Kontakt:	T: 420 569 400 520 E: culka@dmchb.cz		
Zhotivitel objektu:	DMC Havlíčkův Brod s.r.o.		
Adresa:	Průmyslová 941, 580 01 Havlíčkův Brod		
Kontakt:	T: 420 569 400 520 E: culka@dmchb.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:
Bc. Josef Culka	Bc. Josef Culka	Ing. Pavel Bláha	Bc. Josef Culka

Název stavby/akce:	Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P7131 v km 2,570 trati Boří les(mimo) – Lednice (včetně)			S-kód:	S622000191
Název části:	Souhrnná část			Zakázka:	20071
Název objektu:				Označení části:	B
Název přílohy:	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			Číslo objektu/komplexu:	
Název dílčí části přílohy:				Číslo přílohy:	B
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Jihomoravský	Poštorná, Charvátská Nová Ves	208306			
Dokumentace:					
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:			
DUSP	14.08.2021	22 x A4			

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:
S 6 2 2 0 0 0 1 9 1	_ D U S P	_ B X X X X	_ X X X X X X X X X X	_ X X	_ X _ B X X _ 0 0 1

Prostor pro další informace

Obsah:

B.1	POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ STAVBY	3
B.1.2	ÚDAJE O SOULADU S ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ DOKUMENTACÍ	3
B.1.3	ÚDAJE O SPLNĚNÍ POŽADAVKŮ DOTČENÝCH ORGÁNŮ	3
B.1.4	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ Z HLEDISKA GEOLOGIE, GEOMORFOLOGIE A HYDROGEOLOGIE	3
B.1.5	VÝČET A ZÁVĚRY PROVEDENÝCH PRŮZKUMŮ	3
B.1.6	OCHRANA ÚZEMÍ PODLE JINÝCH PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ	4
B.1.7	POLOHA VZHLEDEM K ZÁPLAVOVÉMU A PODDOLOVANÉMU ÚZEMÍ	4
B.1.8	VLIV STAVBY NA OKOLNÍ STAVBY A POZEMKY	4
B.1.9	POŽADAVKY NA ASANACE, DEMOLICE A KÁCENÍ DŘEVIN	4
B.1.10	POŽADAVKY NA ZÁBORY ZPF A PUPFL	4
B.1.11	ÚZEMNĚ TECHNICKÉ PODMÍNKY PRO MOŽNOSTI NAPOJENÍ NA STÁV. INFRASTRUKTURU	5
B.1.12	VĚCNÉ A ČASOVÉ VAZBY STAVBY	5
B.1.13	STÁVAJÍCÍ OCHRANNÁ A BEZPEČNOSTNÍ PÁSMO	5
B.2	CELKOVÝ POPIS STAVBY	6
B.2.1	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	6
B.2.2	CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	7
B.2.3	CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	8
B.2.4	BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	8
B.2.5	BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	8
B.2.6	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNOLOGICKÝCH OBJEKTŮ	8
B.2.7	ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	9
B.2.8	ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ STAVBY	12
B.2.9	ZÁSADY HOSPODAŘENÍ S ENERGIEMI	13
B.2.10	HYGIENICKÉ POŽADAVKY A POŽADAVKY NA PRACOVNÍ A KOMUNÁLNÍ PROSTŘEDÍ	14
B.2.11	ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	14
B.3	PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	14
B.4	ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	14
B.5	ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	15
B.6	POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	15
B.7	OCHRANA OBYVATELSTVA	17
B.8	ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	17
B.8.1	NAPOJENÍ STAVENIŠTĚ NA STÁVAJÍCÍ DOPRAVNÍ A TECHNICKOU INFRASTRUKTURU	17
B.8.2	OCHRANA OKOLÍ STAVENIŠTĚ A POŽADAVKY NA SOUVISEJÍCÍ ASANACE, DEMOLICE A KÁCENÍ DŘEVIN	18
B.8.3	MAXIMÁLNÍ ZÁBORY PRO STAVENIŠTĚ	18
B.8.4	BILANCE ZEMNÍCH PRACÍ A POŽADAVKY NA PŘÍŠUN NEBO DEPONIE ZEMIN.	18
B.9	CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	19
B.10	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA	19
B.11	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	19
B.12	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ	19
B.13	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	19
B.14	SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ	19
B.15	POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY	22

B - SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 POPIS ÚZEMÍ STAVBY

B.1.1 Charakteristika území stavby

Stavba bude umístěna zejména na pozemcích ve vlastnictví SŽ a Města Břeclav (kompletní seznam pozemků stavby viz část dokumentace „A.1.1“) v k.ú. Poštorná a Charvátská Nová Ves. Čísla pozemků jsou uvedena ve stejné části dokumentace. Zařízení staveniště bude umístěno na pozemcích ve vlastnictví Města Břeclav a Správy železnic (viz část dokumentace „A.1.1“). Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu s využitím mobilních buněk.

Stavba se nachází v intravilánu města Břeclav, na železničním přejezdu v km 2,570 (P7131). V území se nachází stávající regionální železniční trať č. 253 (dle KJŘ) Boří les- Lednice, která bude dotčena stavbou v km 0,000 – 3,250. Stávající silnice I/40 bude dotčena stavbou pouze v okolí přejezdu v nezbytné délce rekonstrukce.

Terén je rovinatý a poměrně dobře přístupný (po koleji i po komunikacích). Na staveniště se mechanizace a materiál bude dopravovat po drážním tělese a současně po přilehlých komunikacích.

B.1.2 Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavební úřad Městského úřadu v Břeclavi dle § 15 odst. 2 stavebního zákona s vydáním stavebního povolení. K této stavbě není třeba vydávat územní souhlas nebo územní rozhodnutí dle stavebního zákona (viz vyjádření v dokladové části H.2).

Stavba je v souladu s územním plánem, dle vyjádření Městského úřadu Břeclav, Oddělení úřadu územního plánování z hlediska § 96 b stavebního zákona (viz osvědčení v dokladové části H.2).

B.1.3 Údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Vyjádření dotčených orgánů státní správy jsou součástí dokladové části H.2. Projektová dokumentace je v souladu s těmito vyjádřeními a případné připomínky dotčených orgánů byly zapracovány.

B.1.4 Charakteristika území z hlediska geologie, geomorfologie a hydrogeologie

Vzhledem k rozsahu stavby nebyly tyto analýzy provedeny. Byl proveden pouze geotechnický průzkum, který je součástí části dokumentace „B.3“.

B.1.5 Výčet a závěry provedených průzkumů

Provedené průzkumy:

- Místní šetření – Fotodokumentace pořízená při prohlídce staveniště
- Geotechnický průzkum byl proveden firmou Waltec Blansko (viz část dokumentace „B.3“)

Ověřené údaje o umístění a stavu inženýrských sítí:

- Mapy správců inženýrských sítí ve správě ČD, a.s. a SŽ, s. o. (ČD telematika, SŽ - OŘ Brno (ST, SEE, SSZT, SBBH, SMT)
- Mapy správců inženýrských sítí mimodrážních (viz dokladová část)

Geodetické a mapové podklady:

- Podrobné zaměření zájmového prostoru stavby zpracovali geodeti Chládek a Tintěra Havlíčkův Brod a.s. (součástí části dokumentace „I.6“)
- Informace z katastru nemovitostí a snímek katastrální mapy získán od ČÚZK
- Informace o železničním bodovém poli poskytla SŽ SŽG Olomouc (součástí části dokumentace „I.6“)

B.1.6 Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba nemůže mít významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (zákon č. 114/1992 Sb.). Stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA (zákon č. 100/2001 Sb.).

Vyjádření a souhlasy se stavbou z hlediska jiných právních předpisů jsou součástí dokladové části dokumentace „H.2“.

B.1.7 Poloha vzhledem k záplavovému a poddolovanému území

Stavba se nenachází v záplavovém ani poddolovaném území.

B.1.8 Vliv stavby na okolní stavby a pozemky

Jedná se o rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu. Stavba nebude mít významný vliv na odtokové poměry. Nedojde zde ke zvýšení hluku od železniční dopravy, neboť se směrové a výškové řešení tratě, oproti stávajícímu stavu, nebude nijak závažně měnit. Stavba je situována hlavně na pozemky charakteru ostatní plocha (dráha, silnice, ostatní komunikace, jiná plocha), tedy na pozemky určené pro dopravní stavby. Ostatní pozemky budou dotčeny zejména věcnými břemeny kabelového vedení zabezpečovacího zařízení.

B.1.9 Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin

K těmto požadavkům nedochází. V rámci stavby dojde pouze k rekonstrukci železničního svršku, spodku, části pozemní komunikace a nahrazení stávající přejezdové konstrukce.

B.1.10 Požadavky na zábory ZPF a PUPFL

Během výstavby dojde k dočasnému záboru pozemků ZPF po dobu maximálně 60 dní. Seznam těchto pozemků je uveden v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část (kapitola I.2.4 – Seznam pozemků ZPF a PUPFL dotčených stavbou). Pozemky budou dotčeny zejména umístěním zařízení staveniště a prováděním terénních úprav. Po ukončení stavební činnosti nedojde ke změně užívání ani ke změně druhu pozemků a pozemky budou uvedeny do původního stavu.

Stavbou dojde k trvalému záboru pozemku ZPF. Jedná se o pozemek č. 2179/9 a 2179/5 (KÚ Charvátská Nová Ves). Trvalý zábor bude především z důvodu umístění chodníku na tyto pozemky. Dle Zákona č. 334/1992 Sb. §9 odst. 2a nedojde k odnětí zemědělské půdy ze ZPF jelikož plocha trvalého záboru nepřevyšuje 25 m².

Během výstavby nedojde k dočasným ani trvalým záborům pozemků PUPFL. Stavba se nachází v ochranném pásmu lesních pozemků, které jsou blíže jak 50 m od obvodu stavby. Nepředpokládá se však žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky. Seznam

těchto pozemků je uvedena v části dokumentace I.2 – Majetkoprávní část (kapitola I.2.4 – Seznam pozemků ZPF a PUPFL dotčených stavbou).

B.1.11 Územně technické podmínky pro možnosti napojení na stáv. infrastrukturu

Potřeba tohoto typu nevzniká. Nemění se dopravní systém, ani nedochází ke změnám a vlivům v silniční dopravě.

B.1.12 Věcné a časové vazby stavby

V současnosti nejsou známy a předpokládány podmiňující, vyvolané a související investice. Z hlediska časových vazeb je nutno počítat s výlukou na trati č. 253 dle KJŘ.

B.1.13 Stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Vzhledem k rozsahu prací na stavbě dochází ke kolizi s ochrannými pásmy inženýrských sítí. Zde je nutno upozornit hlavně na střet inženýrských sítí ve správě SŽ, OŘ Brno, dále ČD Telematika a mimodrážních sítí (např. plyn, voda, kanalizace, elektro., apod.). Při provádění výkopových prací je zde nutné dbát zvláštní opatrnosti. Před započítím prací je nutné veškeré sítě vytyčit a zejména u příčných přechodů provést kopané sondy. V případě, že zde dojde k zjištění nedostatečné hloubky nebo dojde k jiné kolizi, je nutno řešit jejich přeložení na základě domluvy zhotovitele stavby s jejich správcem.

Zhotovitel si nejpozději při předání staveniště zajistí vytyčení přítomných kabelových tras, inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců.

Je nutné respektovat podmínky a požadavky správců sítí uvedená ve vyjádřeních v části dokumentace „H – Dokladová část“.

Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky. Stavbou budou dotčeny pozemky ZPF. V rámci stavby nejsou navržena žádná nová ochranná pásma. K zásahu do podzemních vod nedochází a nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

Přehled ochranných pásem:

- Dráhy – 60m od osy krajní koleje, nejméně ale 30m od hranice dráhy
- Kabelová vedení všech druhů napětí – od krajního kabelu na každou stranu 1,5m
- Zabezpečovací kabely – od krajního kabelu na každou stranu 1m
- Dálkové sdělovací kabely – šířka 2m v celé délce trasy, hloubka 3m, výška 3m
- Silnice I. tř. – 50m od osy vozovky
- Silnice II. a III. třídy - 15m od osy vozovky
- Ochranné pásmo lesa (PUPFL – 50m od okraje pozemku.
- Elektrické venkovní vedení VN 22kV – 7m od krajního vodiče
- Elektrické venkovní vedení VVN 110kV – 15m od krajního vodiče
- Kanalizace do DN 500mm – 1,5m po obou stranách od vnějšího povrchu

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické a dopravní infrastruktury. Konkrétně se jedná o dotčení ochranných pásem následujících zařízení a staveb:

- Ochranné pásmo dráhy celostátní ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Správa železnic, státní organizace)
- Silniční ochranné pásmo silnice I. třídy ve vlastnictví České republiky (právo hospodařit s majetkem: Ředitelství silnic a dálnic ČR)
- Ochranné pásmo místní komunikace ve vlastnictví Města Břeclav

- Sdělovací, zabezpečovací a silnoproudá kabelizace ve vlastnictví Správy železnic, státní organizace.
- Nadzemní a podzemní sítě ve vlastnictví České telekomunikační infrastruktury a.s. (CETIN).
- Nadzemní a podzemní vedení VVN, VN a NN vedení ve vlastnictví společnosti EG.D, a.s.
- Rozvod kontaminované vody ve vlastnictví Fosfa a.s.
- Plynovod NTL, STL a VTL ve vlastnictví GasNet, s.r.o. (správcem je GridServices, s.r.o.).
- Podzemní optické sítě ve vlastnictví itself s.r.o.
- Veřejné osvětlení ve vlastnictví Město Břeclav
- Dešťová kanalizace ve vlastnictví Sedlecký kaolin a.s.
- Podzemní optické sítě ve vlastnictví Telia Carrier Czech Republic a.s. (správcem je SITEL, spol. s r.o.)
- Kanalizace a vodovod ve vlastnictví Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s.

B.2 CELKOVÝ POPIS STAVBY

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Funkční náplň a účel stavby

Hlavním důvodem a účelem stavby je dosažení normového stavu a zvýšení bezpečnosti železniční a silniční dopravy. Jedná se o změnu již dokončené stavby a novou stavbu.

b) Údaje o dotčené železniční trati

Název trati: Boří les – Lednice

Číslo trati dle KJŘ: 253

Číslo trati dle Prohlášení o dráze: 734

Číslo trati dle NJŘ: 323

Mezistaniční úsek: Boří les – Lednice

Traťový definiční úsek: TÚDÚ 208106, 2081B1

Kategorie dráhy: Regionální dráha provozovaná SŽ

Dotčený úsek: km 0,000 – 3,250

c) Základní kapacity funkčních jednotek

- Přejezdové zabezpečovací zařízení se závorami 1 ks
- Nový železniční svršek a spodek 25,4 m
- Oprava propustku 3 ks
- Pozemní komunikace (zastavěná plocha) 850 m²

d) Odpady a způsob nakládání s nimi

Stavbou nejsou produkovány odpadní vody. Z hlediska napojení na sítě je stavba napojena pouze na elektrickou síť. Stavbou nedochází ke změně odtokových poměrů ani k markantnímu navýšení kvantity vod.

Povrchovou vodu budou odvádět drážní příkopy. Povrchová voda z pozemních komunikací odtéká do silničních příkopů nebo do příčných odvodňovacích žlabů a z nich je svedena do drážních příkopů. Ostatní vody (dešťové vody - průsak šterkovým ložem) jsou vedeny systémem trativodů a jsou vyústěny do stávajících drážních příkopů.

Převážná část vytěženého stávajícího šterkového lože a výkopové zeminy, bude uložena ke skládkování dle níže uvedených zákonů.

Odpad bude ukládán na skládky skupiny S – ostatní odpad v případě že vzorky vyhoví dle zákona č. 383/2001 Sb. Je předpokládáno využitím oprávněné skládky ve vzdálenosti cca do 45 km.

e) Zásady odpadového hospodářství.

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona o odpadech č. 541/2020 Sb. a vyhláškou č. 8/2021 Sb. o katalogu odpadů, případně dalšími předpisy v odpadovém hospodářství (v platném znění). Původce odpadů musí s odpady nakládat tak, aby v důsledku této činnosti nedošlo k negativním dopadům na životní prostředí.

f) Materiál v likvidaci

Vyzískaný materiál (součásti železničního svršku – nutno zpracovat předkategorizaci) zůstává v majetku investora, který zabezpečuje jeho kategorizaci. Svrškový materiál určen předkategorizací k dalšímu využití bude protokolárně předán OŘ Brno a bude dle dispozic investora uložen. Ostatní materiál bude zhotovitelem zlikvidován dle příslušných zákonů.

Kat. č.	Kateg.	Zařazení odpadu	Celkem	Jedn.
07 02 99	O	Pryžové podložky (žel. svršek)	0,017	t
16 06 02	N	Nikl - kadmiové baterie a akumulátory	0,200	t
17 01 01	O	Beton z demolic objektů, základů TV	108,396	t
17 02 03	O	Polyetylenové podložky (žel. svršek)	0,013	t
17 02 04	N	Železniční pražce dřevěné	3,040	t
17 03 02	O	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu	309,768	t
17 04 10	N	Kabely s plastovou izolací	0,500	t
17 05 04	O	Zeminy a horniny I.třídy těžitelnosti	1433,176	t
17 05 04	O	Zeminy a horniny II.třídy těžitelnosti	265,100	t
17 05 08	O	Štěrka z kolejiště (odpad po recyklaci)	188,748	t
20 03 99	O	Odpad podobný komunálnímu odpadu	0,500	t

Tabulka – Orientační množství odpadů

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb., v platném znění. Zhotovitel zpracuje dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (bude „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP).

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Není řešeno, jedná se o stavební úpravy stávající trati a zařízení. Architektonické řešení je dáno charakterem stavby dráhy. Novostavba a rekonstrukce bude provedena v souladu s předpisy železničního svršku (S3) a železničního spodeku (S4), ČSN 73 6360, ČSN 73 6380, ČSN 73 6320, ČSN 73 6110, vyhláškou Ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. a dalších příslušných ustanovení a norem ČSN a SŽDC TNŽ.

Staveniště je určeno železniční tratí a jejím bezprostředním okolím, jedná se o dopravní stavbu a splňuje tedy požadavky na drážní stavby. Obvod stavby je zakreslen v části dokumentace „I.5 – Obvod stavby“ a úprava území splňuje požadavky na drážní stavby i stavby pozemních komunikací.

B.2.3 Celkové technické řešení

Předmětem stavby je rekonstrukce přejezdu v km 2,570 (P7131) na železniční trati č. 253 dle KJŘ. Na trati Boří les – Lednice je organizována a řízena drážní doprava dle předpisu SŽDC D1 (Dopravní a návěstní předpis) a jedná se o jednokolejnou neelektrizovanou trať. Průjezdový průřez na trati je Z-GC, maximální rychlost v dotčeném traťovém úseku stavby je 45 km/h a traťová třída trati je C3 (20 t / 7,2 t). Přejezd se nachází v intravilánu města Břeclav.

Hlavní náplní stavby bude rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení (zařízení přejezdového zabezpečovacího zařízení se závorami), přejezdové konstrukce, železničního svršku a spodku v prostoru kolejového pole pod přejezdovou konstrukcí. Součástí stavby je také rekonstrukce 2 drážních a 1 silničního propustku a reléový domek včetně nových kabelových tras a uzemnění.

Na silnici I/40, která křížuje trať v místě přejezdu, dojde ke zhotovení nové konstrukce vozovky v nezbytné šířce v okolí přejezdu. Místní komunikace (ulice Díly), která je vyústěna do nebezpečného pásma přejezdu bude oddálena stejně jako sjezd na okolní zemědělské pozemky. Nově bude přes přejezd zřízen chodník do místní části Poštorná.

Bude se jednat o stavbu dráhy ve smyslu § 5 zákona 266/1994 Sb., o dráhách. Součástí bude i úprava pozemních komunikací ve smyslu § 2 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Jedná se o změnu dokončené stavby a stavbu novou, přičemž jde o trvalou stavbu (obojí ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu, ve znění pozdějších předpisů). Z hlediska účelu užívání se jedná o stavbu dopravní infrastruktury.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Obecně platí, že při zpracování všech projektů drážních staveb je věnována prioritní pozornost tomu, aby byly splněny požadavky právních předpisů na bezbariérové užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. V rámci této stavby je zohledněna vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dále je zohledněna ČSN 73 4959, vzorové listy SŽDC Ž 8.5-7.

Stavební materiály použité na stavební úpravy pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu musí splňovat nařízení vlády č.163/2002 Sb., kterým se stanoví technické požadavky na vybrané stavební výrobky, ve znění nařízení vlády č. 312/2005 Sb., a dále TN TZÚS 12.03.04 až 06 Technický návod pro materiály a zařízení užívané k realizaci bezbariérových úprav.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Projekt této stavby nepředpokládá, že by při provozu a užívání realizované stavby vznikala nějaká rizika.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů

a) STÁVAJÍCÍ STAV

Zabezpečovací zařízení

V rámci opravné práce „Oprava PZS v km 2,570 na trati Boří les – Lednice“ v r. 2019 byl přejezd zabezpečen reléovým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-RE, kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací. Výstroj PZS byla přemístěna do nového technologického domku, reléový stojan PZS byl repasován za současné náhrady původního reléového kmitače novým typem BZKS20 a

stabilizátorem SMN01. Pro diagnostiku PZS a měření bylo instalováno zařízení ZZMEDIS, přenosové zařízení TEDIS pro přenos indikací a ovládání do ŽST Boří les bylo ponecháno. Výstražníky AŽD 71 byly vyměněny za typ AŽD 97 PV s elektronickými zvonci ZV2. Počítač náprav typu Alcatel nahrazen počítačem náprav Frauscher včetně počítačích bodů. Indikační a ovládací prvky PZS jsou umístěny v DK ŽST Boří les (DNO) a na pracovišti DOZ v DK Břeclav (JOP). V rámci opravy PZS byla zřízena přívodka pro připojení pojízdného dieselagregátu, umístěná v uzamykatelné skříni (sloupku) NN rozvaděče u PZZ. Stávající akumulátorová baterií byla nahrazena novou baterií v provedení NiCd typu TLx.

PZS je osazeno čtyřmi výstražníky typu AŽD 97 PV s elektronickými zvonci ZV2, A, C (výstražník A se dvěma světlovými skříněmi + zařízení pro nevidomé, ve směru pozemní komunikace od Poštorné), výstražník B, D (výstražník B se dvěma světlovými skříněmi ve směru pozemní komunikace od Valtic) situovanými vpravo a vlevo pozemní komunikace ve směru jízdy silničních vozidel. Reléová logika je umístěna v reléovém domku (OPD domek 2x2m), který je situován vpravo ve směru stoupající kilometráže trati.

Indikační a ovládací prvky jsou umístěny na zobrazovacím a technologickém monitoru JOP u výpravčího DOZ v DK Břeclav, dále na desce nouzové obsluhy v DK ŽST Boří les. Je možnost místního ovládání ze skříňky místní obsluhy umístěné na RD PZS. Přenosové zařízení pro přenos indikací i ovládání je REMOTE – stanice TEDIS. PZS je vybaveno diagnostikou typu AŽD.

Silnoproudá technologie včetně DŘT, trakční a energetická zařízení

Z trafostanice E.ON je napojen kabelem AYKY 4x10 o délce 150m stávající přejezdový domek. Měření odběru je umístěno ve trafostanici a je pro SEE nepřístupné. Přejezd je napájen jednofázově.

b) Nový stav

PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení

Přejezd bude zabezpečen novým přejezdovým zařízením světelným reléového typu s elektronickými doplňky. Technologická část přejezdového zařízení světelného bude umístěna v novém reléovém domku. V obvodu přejezdu budou umístěny počítačové body na délku přibližovacích úseků a v jeho blízkosti s vnitřní výstrojí v uvedeném reléovém domku. Přejezdové zařízení světelné zůstane nouzově ovládáno z desky nouzových obsluh v žst. Boří les, z jednotného obslužného pracoviště v žst. Břeclav a v žst. Valtice prostřednictvím přenosového systému.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) STÁVAJÍCÍ STAV

Železniční svršek a spodek

Stávající svršek je tvořen kolejnicemi 49 E1, pražce dřevěné - rozdělení 650 mm pod přejezdovou konstrukcí, v okolí přejezdu rozdělení „c“. Upevnění pod přejezdovou konstrukcí je žebrové tuhé, svěrky ŽS4. Před a za přejezdem je upevnění rozponové tuhé. Kolej je stykovaná.

Kolej na přejezdu se nachází levostranném oblouku o poloměru R=200 m (převýšení 32 mm; rozšíření 12 mm; od km 2,485 do km 2,652) a v klesání 1,47‰ (od km 2,485 do km 2,680) ve směru od Poštorné do Lednice.

V místě železničního přejezdu není zřízeno odvodnění tělesa žel. spodku, a dále nejsou informace o konstrukčních vrstvách a jiných úpravách tělesa žel. spodku. Vlevo trati je veden

souběžně s kolejí pod tělesem komunikace propustek, který spojuje drážní příkopy. Příkop je ve spádu od Poštorné do Lednice. Vozovka je zřízena i na čelech propustku (tzn. jsou překryta konstrukcí vozovky).

Železniční přejezd a pozemní komunikace

Přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu; žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici; délka konstrukce 12 m. Vně koleje je opět přejezdová konstrukce živičná z asfaltového betonu až po kolejnicové pasy.

Pozemní komunikace

V místě přejezdu dochází ke křížení železniční trati se silnicí I/40, úhel křížení se silnicí je 57°. Těsně za nebezpečným pásmem přejezdu dochází ke křížení s místní komunikací vedoucí k zast. Poštorná. Na opačné straně je vyústěn sjezd, který slouží jako přístup na zemědělské pozemky severně od přejezdu. Přes železniční trať není v současné době převeden chodník.

Mostní objekty

V místě rekonstruovaného přejezdu se nachází 2 stávající drážní propustky a 2 silniční propustky.

Stávající mostní objekt v km 2,564 nebyl na místě dohledán, zřejmě došlo k jeho přesypání, a tudíž jeho funkce byla výrazně narušená.

Stávající propustek v km 2,620 o jednom otvoru o průměru DN 900. Propustek slouží k odvodnění drážního příkopu vlevo trati a následně je voda svedena do pole nacházejícího se po pravé straně dráhy. Na obou stranách je objekt ukončen zřezaným šikmým čelem.

Po obou stranách trati se zřejmě nacházejí silniční propustky, kterou jsou kompletně zanešné a přesypané zeminou.

b) Nový stav

SO 01 Železniční svršek

V rámci rekonstrukce bude provedena výměna kolejového roštu v oblasti přejezdu délky 25,4 m. Bude použit nový železniční svršek 49E1 s využitím podkladnicového tuhého upevnění kolejnice (typu K) na betonových pražcích SB8 v rozdělení „c“. V místě přejezdu bude upevnění s antikorozií úpravou a rozdělení pražců „u“. Nové kolejnice budou v délce 36 m a kolej bude zřízena jako stykovaná. Nově vkládaná kolejnice bude svařena s navazujícími úseky. V oblasti výměny železničního svršku proběhne zřízení nového KL. Úprava GPK bude provedena v úseku délky 400 m včetně výběhů do stávajícího stavu.

SO 02 Železniční spodek

V rámci rekonstrukce železničního spodku bude provedena sanace železničního spodku v délce 25,4 m. Na základě geotechnického průzkumu byla navržena skladba PP typu 2C+ ZKPP. Zemní plán i plán tělesa železničního spodku bude jednostranně skloněna směrem k odvodňovacímu zařízení. Prostor přejezdu bude odvodněn podélným trativodem dl. 25,4 m, který bude vyústěn do příkopu na levé straně trati. Po obou stranách trati v okolí přejezdu dojde k reprofilaci a zpevnění drážních příkopů a k zřízení silničního propustku DN 600, který bude sloužit jako pokračování drážního příkopu pod pozemní komunikací.

SO 03 Železniční přejezd

Stávající přejezdová konstrukce přejezdu P7131 v km 2,570 (živičná se žlábkou z kolejnic) bude v celé délce odstraněna. Nově zde bude provedena celopryžová přejezdová konstrukce s vnitřními i vnějšími panely v celkové délce 13,2 m. Úhel křížení pozemní komunikace a železniční trati bude 57°. Stávající povrch silnice I/40 bude nahrazen novou skladbou vozovky ve stejné šířce a skladbě vozovky jako v SO 04. Volná šířka komunikace bude stejná jako ve stávajícím stavu 7 m. Skladba komunikace bude D0-N-3-II-PIII (dle TP 170).

SO 04 Silnice I/40

Šířka pozemní komunikace přes přejezd bude 7 m stejně jako ve stávajícím stavu. Komunikace bude na levé straně nově doplněna chodníkem. Konstrukce vozovky bude nahrazena skladbou D0-N-3-II-PIII (dle TP170). Odvod srážkových vod bude zajištěn příčným sklonem vozovky a dvěma uličními vpustmi. Silnice bude upravována na dl. 66 m a v celém tomto dotčeném úseku dojde k úpravě vodorovného dopravního značení.

SO 05 Chodník

Na levé straně vozovky bude přes přejezd zřízen nový chodník šířky 1,550 m a bude veden dále do místní části Poštorná. Na levé straně trati bude chodník ukončen v místě parkoviště a nebude převeden na druhou stranu místní komunikace. Na pravé straně trati bude chodník napojen na stávající vedoucí do města Břeclav. Součástí tohoto stavebního objektu bude odsazení sjezdu na zemědělské pozemky severně od přejezdu mimo nebezpečné pásmo přejezdu do vzdálenosti 14 m od osy přejezdu.

SO 06 Místní komunikace

V rámci nového řešení bude křižovatka s místní komunikací (ul. Díly) odsazena do vzdálenosti 29,238 m od osy přejezdu. Nejbližší část křižovatky bude odsazena do vzdálenosti 10 m od nebezpečného pásma přejezdu. Z důvodu vlečných křivek návěsových souprav bude v místě odbočení z hlavní komunikace zřízena srpovitá krajnice z dlažebních kostek.

SO 07 Propustek v km 2,564

V novém stavu je navržený nový propustek tvořený železobetonovými prefabrikovanými kruhovými troubami DN 600. Na vtoku a výtoku bude zaústěn do šachet přičemž šachta umístěná vpravo po směru staničení má půdorysní rozměry 1,3 m na 1,8 m, tl. Stěny 250 mm a šachta vlevo má rozměry 2,8 m na 1,3 m a tl. 250 mm. Navržená délka propustku v jeho ose je 6,950 m. Úhel křížení s osou koleje je 68°. Nový propustek bude sloužit k převedení vody z drážního příkopu přes kolej do šachty umístěné vlevo po směru staničení a následně bude občasný vodný tok sveden do navazujícího silničního propustku pod přejezdem.

SO 08 Propustek v km 2,620

Nosnou konstrukci nového propustku tvoří železobetonový prefabrikovaný rám C40/50 světlosti 2000x1000mm. Celková délka nosné konstrukce je 6860mm. Rám bude uložen na železobetonový základ tl. 250mm z C25/30-XX2, vyztužený kari sítí Ø8-100/100 při obou površích. Rub konstrukce bude opatřen nátěrem proti zemní vlhkosti. Po stranách je konstrukce ukončena monolitickými římsami.

SO 09 Napájení PZS P7131

Ve stávající trafostanici bude demontováno měření spotřeby, sazbový jistič a bude odpojen stávající kabel AYKY-J 4x10. Na pojistky přidělené distributorem bude připojen stávající rezervní kabel CYKY-J 4x10, který bude ukončen v novém elektroměrovém rozvaděči u přejezdu RE, ze kterého bude napojen nový rozvaděč RP1. Z rozvaděče RP1 bude napojen nový rozvaděč reléového domku. V rozvaděči RE bude umístěno měření distributora, zapojení elektroměrů bude odpovídat připojovacím podmínkám EG.D. Nové rozvaděče budou v pilířovém provedení. Střední část pilířů bude vysypána pískem a okolní zemina bude řádně udusána.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

V této zprávě je problematika požárně bezpečnostního řešení stavby rozepsána pouze obecně. Podrobná zpráva je součástí části dokumentace B.2 – Požárně bezpečnostní řešení stavby.

Z hlediska požární ochrany jsou objekty železničního spodku a svršku převážně z nehořlavých materiálů, položené v kolejovém šterku nebo v kamenné drti drážních stezek. Kabele SSZT a SEE jsou vedeny v zemní pláni pod konstrukčními vrstvami, jednotlivá zařízení a příslušenství jsou ze železných kovů případně z plastů či laminátu.

V případě požáru v místě stavby (hořící železniční vůz s nákladem či lokomotiva) by se požár likvidoval obdobně jako v současné době, tj. mobilní hasičskou technikou za pomoci profesionálních jednotek Správy železnic, HZS a dobrovolných jednotek sborů dobrovolných hasičů, koordinovaných v rámci Jihomoravského kraje.

Je nutno respektovat SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k reléovým domkům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude výše uvedeným zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost REI 60 minut pro koridor; jinak 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 60 minut pro koridor; jinak 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 60 minut pro koridor; jinak 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1,A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru
 - střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)
 - okolí do vzdálenosti 5m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek
 - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20m od objektu

Do jednotlivých reléových domků budou přivedeny kabely, které 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

Dále 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.

Požární bezpečnost při provádění stavebních prací zhotovitelem:

Při provádění prací musí být v závislosti na rozsahu jejich 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 (např. při skladování materiálů, zajištění volných příjezdových komunikací, volný přístup k vnějším odběrním místům).

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. 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 o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Zhotovitel provede ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové č. tel. 972 624 065 nebo e-mail 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.

Požární bezpečnost při bouracích pracích:

Technologický postup demoličních prací s ohledem na konstrukční systém objektu musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001 Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demoličních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Zhotovitel zajistí zpracování technologického postupu obsahujícího i stanovení podmínek požární bezpečnosti při prováděné činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Kromě spotřeby elektrické energie pro napájení zabezpečovacího zařízení žel. přejezdu nebudou spotřebovávány žádné jiné energetické zdroje.

U této stavby nevzniká požadavek na kritéria tepelně technického hodnocení.

Nároky na odběr elektrické energie:

Nové PZS P7131	3,0 kW
Demontované PZS P7131	- 2,5 kW
Součet	3,0 kW
Navýšení odběru	0,5 kW

B.2.10 Hygienické požadavky a požadavky na pracovní a komunální prostředí

Osvětlení v reléovém domku je navrženo podle ČSN EN 12464-1: Pro Strojovnu, Rozvodnu NN, Stavědlovou ústřednu, Reléové domky a Dopravní kancelář: 5.20.4: vedlejší prostory, např. prostor čerpadel, kondenzátorů atp., rozvodny (vnitřní) - $E_m \geq 200lx$, $U_0 \geq 0,4$. Ostatní požadavky tohoto typu díky určení a rozsahu stavby nevznikají.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Jedná se o stavbu dráhy – rekonstrukci železničního přejezdu. Stavba nevyžaduje ochranu proti pronikání radonu z podloží. Stavba nevyžaduje ochranu před bludnými proudy. Stavba nevyžaduje ochranu před technickou seizmicitou. Stavba nevyžaduje ochranu před hlukem. Objekt se nenachází v záplavovém území.

Stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti ve smyslu § 3 písm. i) nebo písm. j) vyhlášky č. 268/2009 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Současně se v souladu s ustanovením § 30 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, za hluk nepovažuje zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z těchto důvodů není nutno provádět ochranu u předmětné stavby.

Jelikož stavba neobsahuje obytné, ani pobytové místnosti, tak v souladu s ustanovením § 98 odst. 2 zákona č. 263/2016 Sb., ve znění pozdějších předpisů, není u předmětné stavby nutno provádět stanovení radonového indexu a v konečném důsledku ani případnou ochranu proti účinkům ozáření z radonu a dalších přírodních radionuklidů.

B.3 PŘIPOJENÍ NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU

a) Napájení nového PZS a zastávky

Bude použito stávající napájení z jističe EON.

b) Dopravní řešení

Stávající pozemní komunikace (silnice I/40) bude mít i po rekonstrukci přejezdu šířku 7 m a nově bude přes přejezd zřízen chodník. Přejezdová konstrukce bude mít šířku 13,2 m. Úhel křížení pozemní komunikace a železniční trati bude 57°. Rychlost na stávající trati č. 253 (dle KJŘ) je v místě křížení 45 km/h. Kolej se v místě přejezdu nachází ve směrovém oblouku o poloměru $R = 200$ m. Přejezd bude po rekonstrukci se závorami a zabezpečovací zařízení přejezdu bude s pozitivní signalizací.

B.4 ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE

a) Provoz na trati během výstavby

V rámci dopravních opatření je nutno postupovat dle SŽDC D7/2 - Organizování výlukových činností v aktuálním znění. Stavba bude prováděna v nepřetržitých výlukách železniční dopravy v mezistaničním úseku Boří les – Lednice. Předpokládá se 21 denní nepřetržitá kolejová výluka. Stavební práce jsou přehledně rozepsány v kapitole „B.8 – Zásady organizace výstavby“ a v samostatné části dokumentace „F – Zásady organizace výstavby“. V době kolejové výluky bude provozována náhradní autobusová doprava z žst. Břeclav do žst. Lednice.

Cílový stav po výstavbě, tj., počet vlaků, nápravový tlak, kategorie trati atd., zůstává shodný s počátečním stavem před rekonstrukcí (nedochází ke změnám v provozní a dopravní technologii).

Traťová rychlost ve směrovém oblouku v místě přejezdu se sníží na 40 km/h. Důvodem je stávající nevyhovující stav, který odporuje normě ČSN 736360-1 (převýšení trati D = 32 mm s nedostatkem převýšení I = 116 mm). Vzhledem k rozsahu stavby a k změně jízdní doby max. 3 sekundy nebyla měněna provozní a dopravní technologie.

b) Provozní a dopravní technologie

- Provoz: Jednokolejný, obousměrný
- Trakční soustava: Trať není elektrizována
- Organizování a provozování drážní dopravy: Dle předpisu SŽDC D1
- Traťový rádiový systém: -
- Největší traťová rychlost: 50 km/h
- Traťová třída: C3 (20 t / 7,2 t)

c) Dopravně přepravní charakteristika

Následující tabulka udává rozsah osobní dopravy v dotčených mezistaničních úsecích trati Boří les – Lednice, který byl převzat z jízdního řádu 2021. V nákladní dopravě jsou pravidelně trasovány vlaky Lv 76106, 76107, 82900, 76105, 82901, 82903, 76104, 82904 a 82905

Pravidelná osobní doprava na trati Boří les – Lednice je provozována pouze o sobotách a nedělích (svátcích) v době od cca 1.5. do 11.9. a to historickými vozidly.

Počty jednotlivých vlaků jsou podkladem pro investora při objednávání náhradní autobusové dopravy.

Jede v:	Ⓢ†	Os
Boří les - Lednice	4	4
Lednice - Boří les	4	4

Tabulka – Rozsah dopravy – Osobní vlaky

Jede v:	Ⓢ	†
Boří les - Lednice	4	4
Lednice - Boří les	4	4

Tabulka – Rozsah dopravy dle dnů v týdnu

B.5 ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV

S ohledem na účel a rozsah stavby nejsou požadavky na řešení vegetace. Budou provedeny běžné terénní úpravy, ohumusování a osetí travním semenem ploch, které budou stavbou dotčeny. Nepředpokládá se zde kácení zeleně.

B.6 POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA

a) Vliv na životní prostředí

Vlastní realizace stavby přinese částečné dočasné zhoršení prostředí provozem mechanismu dodavatele prováděním montážních a stavebních prací. Omezit toto dočasné zhoršení lze pouze důsledným dodržováním stanovených norem, předpisů a kázní dodavatele.

Z období výstavby lze vyhodnotit jako hlukově nejvýznamnější krátkou přípravnou fází, kdy budou nasazeny stavební mechanizmy na nezbytné zemní práce, práce na svršku a spodku, úpravu terénu a hloubení základů a rýh. Vzhledem k charakteru stavby není předpokládáno navýšení intenzity dopravy. Stavba bude prováděna v intravilánu v uzavřeném prostoru staveniště.

Během výstavby budou splněny limity dle Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Mechanismy, které budou použity na stavbě, musí splňovat hlukové limity. Hlukově významné stavební práce i stavební doprava budou prováděny mezi 7 a 18 hodinou v denní době. Na základě těchto skutečností lze konstatovat, že v průběhu období výstavby nedojde k nadlimitnímu hlukovému zatížení nejbližšího chráněného venkovního prostoru, bez nutnosti prokazování tohoto tvrzení výpočtem hluku ze stavební činnosti. Při stavbě zde nedochází k rozšíření kolejiště a předpokládá se, že zátěž z hluku a vibrací se oproti dnešnímu stavu nijak nezvýší.

V souladu s ustanovením § 30 odst. 2 zákona č. 258/2000 Sb., ve znění pozdějších předpisů, za hluk nepovažuje zvuk z akustického výstražného nebo varovného signálu souvisejícího s bezpečnostním opatřením. Z těchto důvodů není nutno provádět ochranu u staveb v okolí, proti účinkům hluku.

Části stavby dojde k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od kraje lesa (pozemky plnící funkci lesa). Nepředpokládá se však žádný negativní vliv stavby či její realizace na tyto pozemky. Stavbou budou dotčeny pozemky ZPF. K zásahu do podzemních vod nedochází a nedojde ani ke změně odtokových poměrů.

b) Vliv na přírodu a krajinu

Ochrana životního prostředí zahrnuje činnosti, jimiž se předchází znečišťování nebo poškozování životního prostředí nebo se toto znečišťování omezuje a odstraňuje. Při dodržování základních podmínek ochrany životního prostředí je nutné řídit se ustanoveními zákona č. 17/1992 Sb. a v souladu s ním (zejména §9,11 a 17) řešit problematiku i v ostatních souvisejících oblastech.

Realizací navržené stavby, která se svým charakterem nevymyká obvyklým drážním stavbám a která bude prováděna zejména na drážních pozemcích, nedojde ke zhoršení životního prostředí v zájmovém prostoru. V rámci stavby se provádí pouze rekonstrukce přejezdu v prostoru stávající trati a stávající pozemní komunikace. V prostoru stavby se nenachází památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerostů.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba nebude mít vliv v tomto smyslu. Dle vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí nebude mít záměr stavby významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost žádné evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti (toto vyjádření je součástí dokladové části).

d) Návrh zohlednění podmínek ze závěrů zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Jedná se o rekonstrukci stávajícího přejezdu v prostoru stávající trati, která bude realizována v obvodu dráhy převážně na pozemku SŽ bez zvýšení počtu kolejí. Není nutné posouzení dle zákona č. 100/2001 Sb.

Dle vyjádření Krajského úřadu Jihomoravského kraje, Odboru životního prostředí stavba nepodléhá posouzení z hlediska vlivů na životní prostředí dle zákona EIA (toto vyjádření je součástí dokladové části).

e) Navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma

Protože se podstatně nemění charakter a rozsah stavby, nedojde ani ke změnám v ochranných a bezpečnostních pásmech dráhy a pozemní komunikace.

B.7 OCHRANA OBYVATELSTVA

Splnění základních požadavků z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva.

Ochrana obyvatelstva není požadována.

B.8 ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY

B.8.1 Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Podrobné informace o zásadách organizace výstavby jsou obsaženy v části dokumentace „F - Zásady organizace výstavby“.

a) Dopravní opatření při realizaci stavby:

Na silnici I/40 bude v místě stavby (železniční přejezd P7131) provedena úplná uzavírka. Předpokládaná objízdná trasa pro nákladní a osobní automobily bude z Břeclavi do Valtic vedena po silnicích I/40, I/55, II/425, II/422, místní mohou využít silnici III/41417 (viz část dokumentace „F.3 – Dopravně inženýrská opatření“).

Objízdná trasa bude značena dočasným dopravním značením na základě odsouhlaseného řešení s pracovníkem příslušného DI PČR (bude řešeno zhotovitelem stavby). Musí být dodrženy zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích uvedené v TP 65 a 66.

Dopravně inženýrské rozhodnutí projedná dodavatel stavby v rámci své výrobní přípravy stavby s nezbytnou návazností na harmonogram prací. Předpokládá se uzavírka komunikací v délce 32 dní.

Všechny dočasné vjezdy a výjezdy stavby na pozemní komunikace musí být řádně označeny dopravním značením! U výjezdů ze staveniště, budou zpevněné plochy výjezdu využity jako plocha pro mechanické očištění vozidel vyjíždějících ze stavby. Zhotovitel stavby zajistí techniku (kropicí vůz a vozidlo s kartáči na čištění komunikací), která v případě potřeby bude odstraňovat nečistoty z veřejných komunikací.

V prostoru stavby se nacházejí inženýrské sítě. Tyto sítě musí být před zahájením stavby vytyčeny a ochráněny před poškozením. Pohyb mechanismů po staveništi bude především po kolejkách.

b) Zařízení staveniště:

Zařízení staveniště bude umístěno v bezprostředním okolí rekonstruovaného přejezdu P7412 na pozemcích Města Břeclav a Správy železnic (viz část dokumentace „A.1.1“) Zařízení staveniště bude provedeno v nezbytném rozsahu a předpokládá se zde provádění takových prací, jako jsou demontáže a montáže nebo dočasné uložení nového kameniva nebo betonových prefabrikátů. Mohou zde být umístěny další zařízení staveniště jako stavební buňky, mobilní WC atd. Přesné místo deponií a skladů bude zhotovitelem stavby prokonzultováno a odsouhlaseno se zástupci vlastníka pozemku. Veškeré zařízení staveniště je navrženo na pozemcích stavby. Další plochy pro zařízení staveniště, nad rámec navržených, si konkrétní zhotovitel může zajistit na základě dohod s dotčenými stranami.

c) Výluky železniční dopravy:

Předpokládá se nepřetržitá kolejová výluka v délce 21 dní v období 04-11/2022. V době kolejové výluky bude potřeba náhradní autobusová doprava.

d) Předpokládaný postup prací a použité stroje

Z velké části se bude materiál na místo stavby dopravovat po železnici – např. betonové prefabrikáty pro rekonstrukci příkopů, betonové pražce, kolejnice či štěrk pro štěrkové lože. Dále zde materiál bude dopravován po veřejně přístupných komunikacích pomocí nákladních automobilů.

Předpokládá se, že nejprve budou probíhat výkopové práce na zřízení a pokládku kabelových tras. Následně v době hlavní výluky se provedou práce na rekonstrukci odvodnění, demontáže stávajícího svršku, zřízení vrstev železničního spodku a nakonec pokládka nového železničního svršku a přejezdové konstrukce. Průběžně budou realizovány práce spojené s napájením a úpravou zabezpečovacího zařízení.

Odtěžení a odvezení vytěženého materiálu bude provedeno na mezideponii. Materiál nevyužitelný pro stavbu bude odvezen ke skládkování dle příslušných zákonů. Kolejový rošt bude vytržen pomocí strojů PKP a UK a odvezen k demontáži. Dále dojde pomocí bagrů a nákladních automobilů k odtěžení ostatních vrstev železničního spodku na projektovanou hodnotu. Poté dojde ke zhotovení konstrukčních vrstev železničního spodku. V blízkosti inženýrských sítí bude postupováno velice opatrně. Následovat bude zřízení vrstvy štěrkového lože. Nakonec bude položen kolejový rošt (pomocí strojů PKP a UK), bude dosypáno štěrkové lože pomocí výsypných vagónů a kolej bude pomocí strojní podbíječky podbita do projektované polohy. Na úplný závěr budou následovat dokončovací práce (ohumusování a osetí svahů, demontáž zařízení staveniště apod.). Současně s pracemi na železnici dojde k odfrézování a odtěžení konstrukčních vrstev pozemních komunikací a zhotovení nové konstrukce.

B.8.2 Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice a kácení dřevin

Požadavky na asanace, demolice a kácení dřevin nevznikají. Dřeviny v blízkosti stavby budou ochráněny před poškozením dle normy ČSN 83 9061 - Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích (zejm. článku 4.6 - Ochrana stromů před mechanickým poškozením, 4.8 - Ochrana kořenové zóny při navážce a 4.10 - Ochrana kořenového prostoru při výkopech rýh nebo stavebních jam).

B.8.3 Maximální zábory pro staveniště

Nároky na trvalé zábory nevznikají. Dočasné zábory budou pro účely zařízení stavby a v minimální míře i pro skládkování stavebního materiálu – vše na pozemcích stavby (viz část dokumentace „A.1.1“).

B.8.4 Bilance zemních prací a požadavky na přísun nebo deponie zemin.

Nevznikají požadavky na zřizování deponií zemin. Odtěžená zemina, která nebude použita do stavby, se bude průběžně odvážet a skládkovat na skládce ve vzdálenosti do 45 km (nebezpečný odpad se bude skládkovat na skládce ve vzdálenosti do 70 km). Požadavek na přísun zeminy nevznikne, pro účely stavby (ohumusování a terénní úpravy) bude použito zemin stávajících.

B.9 CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ

Nedochází ke změně odtokových poměrů v rámci řešené stavby.

B.10 ÚSPORA ENERGIE A OCHRANNA TEPLA

Pro navržený reléový domek, jakožto budovu s celkovou energetickou vztažnou plochou menší než 50 m², nemusí být splněny požadavky na energetickou náročnost budovy (viz § 7 odst. 5 písm. a) zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů).

B.11 VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ

Navržené řešení stavby nevyžaduje výkupy cizích pozemků. Právo provést stavbu na cizích pozemcích bude předběžně zajištěno souhlasem jejich vlastníků a následně ošetřeno smlouvami o věcném břemeni (dotčené cizí pozemky viz kapitola „A.5“ Průvodní zprávy). Navržené řešení stavby nevyžaduje výkupy cizích staveb. Právo provést úpravy na stávajících místních komunikacích bude předběžně zajištěno souhlasem jejich vlastníka a následně ošetřeno smlouvou o právu provést stavbu na cizí stavbě (dotčené místní komunikace viz část „A.5“ Průvodní zprávy).

B.12 GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ

Jelikož v rámci stavby nedochází ke změně rychlosti, tak zůstává předmětná kapitola NEOBSAZENA.

B.13 VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM

V rámci technického řešení jednotlivých stavebních objektů nebyly pro realizaci stavby zapotřebí žádné výjimky z norem a předpisů.

B.14 SOUPIS POUŽITÝCH NOREM A PŘEDPISŮ

Obecně platné právní předpisy v platném znění

Označení	Název
NV č. 272/2011 Sb.	O ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, v platném znění
Vyhláška č. 132/1998 Sb.	kterou se provádějí některá ustanovení stavebního zákona
Vyhláška č. 243/1996 Sb.	kterou se mění a doplňuje Vyhláška MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 309/2006 Sb.	Zákon, kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci)
Vyhláška č. 93/2017 Sb.	O katalogu odpadů
Vyhláška č. 398/2009 Sb.	O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Označení	Název
Vyhláška č. 395/1992 Sb.	Vyhláška ministerstva životního prostředí České republiky, kterou se provádějí některá ustanovení zákona České národní rady č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
Vyhláška č. 48/1982 Sb.	Vyhláška Českého úřadu bezpečnosti práce, kterou se stanoví základní požadavky k zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení
Zákon č. 183/2006 Sb.	Stavební zákon
Vyhláška č. 177/1995 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy, kterou se vydává stavební a technický řád drah
Zákon č. 114/1992 Sb.	Zákon České národní rady o ochraně přírody a krajiny
Zákon č. 254/2001 Sb.	Vodní zákon
Zákon č. 17/1992 Sb.	O životním prostředí
Zákon č. 185/2001 Sb.	O odpadech
Zákon č. 13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích
Vyhláška č. 104/1997 Sb.	Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
Zákon č. 268/2009 Sb.	Vyhláška o technických požadavcích na stavby
Zákon č. 266/1994 Sb.	O dráhách

Předpisy

Označení	Název
Bp1	Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v propstorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
Bp3	Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
SŽ R14	Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
SŽDC (ČD) S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC (ČD) SR 103/7(S)	Služební rukověť - Pasport železničního svršku dle číselníku traťových a definičních úseků
SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
SŽDC (ČSD) SR 103/6(S)	Služební rukověť - Výkresy materiálu pro železniční svršek. Výhybky soustavy R 65, S 49, T
SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
SŽDC D17	Předpis pro hlášení a šetření mimořádných událostí
SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Topologie sítě a staničení tratí železničních drah
SŽDC Ob1 díl II	Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/2	Bezстыková kolej
SŽDC S3/5	Předpis pro sváření součástí železničního svršku v traťovém hospodářství
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC SR 103/1(S)	Služební rukověť - Seznam vzorových listů železničního svršku
SŽDC SR 103/3(S)	Služební rukověť - Výkresy materiálu pro železniční svršek - kolej
SŽDC SR 2/1(S)	Služební rukověť - Postup prací a jejich přejímka při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek
SŽDC SR 70	Služební rukověť - Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
SŽDC T1	Telefonní provoz

Označení	Název
SŽDC T100	Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
SŽDC T113	Předpis pro vypracování traťových schémat zabezpečovacích zařízení
SŽDC T200	Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu
SŽDC T7	Rádiový provoz
SŽDC Zam1	Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy

Technické normy

Označení	Název
ČSN 73 0415	Geodetické body
ČSN 73 0420	Přesnost vytyčování stavebních objektů. Základní ustanovení
ČSN 73 0421	Přesnost vytyčování stavebních objektů s prostorovou skladbou
ČSN 73 0422	Přesnost vytyčování liniových a plošných stavebních objektů
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na drahách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN 73 6058	Jednotlivé řadové a hromadné garáže
ČSN 73 6021	Světelná signalizační zařízení. Umístění a použití návěstidel
ČSN 73 6201	Projektování mostních objektů
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6310	Navrhování železničních stanic. Základní ustanovení.
ČSN 73 6320	Průjezdové průřezy na drahách celostátních, drahách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360 Komentář	Komentář k ČSN 73 6360 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha Část 1 Projektování Část 2 Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 1: Projektování
ČSN 73 6360-2	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha. Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 34 2650 ed. 2	Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
SŽDC (ČD) TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
SŽDC (ČSD) TNŽ 73 6311	Navrhování kolejišť ve stanovištích a dopravních celostátních drah

Seznam použitých zkratk

Bpv	Balt po vyrovnání
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
DK	Dopravní kancelář
DOSS	Dotčené orgány státní správy
DÚ	Definiční úsek
GPK	Geometrické parametry koleje
GTP	Geotechnický průzkum
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JŽM	Jednotná železniční mapa

KHS	Krajská hygienická stanice
KJŘ	Knižní jízdní řád
KL	Kolejové lože
LPP	Ložná plocha pražce
NN	Nízké napětí
OŘ	Oblastní ředitelství
OTP	Obecné technické podmínky
PP	Pražcové podloží
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	Reléový domek
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	Systém - Jednotné trigonometrické sítě katastrální
SSV	Stavební správa Východ
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SŽDC / SŽ	Správa železnic, státní organizace
TBZ	Technicko bezpečnostní zkouška
TK	Temeno kolejnice
TKP	Technické kvalitativní podmínky
TNŽ	Technická norma železnice
TPD	Technické podmínky dodací
TSI	Technická specifikace interoperability
TTP	Tabulka traťových poměrů
TÚ	Traťový úsek
TÚDC	Technická ústředna dopravní cesty
TV	Trakční vedení
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VB	Výpravní budova
ZDD	Základní dopravní dokumentace
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ŽST	Železniční stanice

B.15 POŽADAVKY NA DALŠÍ PŘÍPRAVU STAVBY

Nevznikají žádné další požadavky na přípravu stavby.

V Havlíčkově Brodě, srpen 2021

zpracoval: Josef Culka