



Jiná ověření:

Paré:

Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	11.05.2023	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Radek Böhm

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

Zhotovitel díla:	Signal Projekt s.r.o.	
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz	
Zhotovitel části/objektu:	Signal Projekt s.r.o.	
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Mgr. Radek Böhm	Specialista: Ing. Milan Lukášek

Název stavby/akce:	Implementace ETCS Regional Frýdlant nad Ostravicí - Ostravice		Označení investora: S622100189
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Zakázka: 22-088-35-513
Název objektu/díle části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: B
Název přílohy:	-		Označení objektu/komplexu: -
Název dílčí části přílohy:	-		Číslo přílohy (typ/pořadí): 1. 001
Odpovědný projektant: Mgr. Radek Böhm	Zpracovatel přílohy: Mgr. Radek Böhm	Měřítko: - Formáty: -	Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
Kraj: Moravskoslezský	Katastrální území: viz textová část	TUDU: 2161	Smluvní datum zpracování: 11.9.2023

OBSAH

B.1 Popis území stavby

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

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,
- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby
- e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,
- f) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,
- h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,
- i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,
- j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,
- k) orientační náklady stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,
- b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech,
- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody,
- c) celková spotřeba vody,
- d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,
- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení,
- c) energetické výpočty.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,
- b) ochrana před bludnými proudy,
- c) ochrana před technickou seizmicitou,
- d) ochrana před hlukem,
- e) protipovodňová opatření,
- f) ochrana před ostatními účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

B.2.12 Kapacitní údaje stavby

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) napojovací místa technické infrastruktury,
- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,
- c) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu, popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

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

B.4.1 Počáteční stav

B.4.2 Cílový stav

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

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

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,
- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,
- d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

B.7 Ochrana obyvatelstva

B.8 Zásady organizace výstavby

- a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,
- b) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy,
- c) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,
- d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,
- e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,
- f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,
- g) návrh optimálního postupu výstavby,
- h) požadavky na postupné uvádění do provozu, požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace stavby.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Seznam použitých zkratk

ATO	Systém pro automatické vedení vlaku (Automatic Train Operation)
ATO over ETCS	ATO nad systémem ETCS
BG	Blízová skupina (Balise Group)
CSM	Společná bezpečnostní metoda (Common Safety Method)
ČD	České dráhy, a. s.
DK	Dopravní kancelář
ERTMS	Evropský železniční řídicí systém (European Rail Traffic Management system)
ETCS	Evropské vlakové zabezpečovací zařízení (European Train Control System)
EU	Evropská unie
EVL	Evropsky významná lokalita
HZS	Hasičský záchranný sbor
CHKO	Chráněná krajinná oblast
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
LEU	Traťová elektronická jednotka (Line side Electronic Unit)
OŘ	Oblastní ředitelství
PO	Provozní obvod
PS	Provozní soubor
PUPFL	Pozemek určený k plnění funkcí lesa
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
SZZ	Staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TENT-T	Transevropská dopravní síť – doprava (Trans European Network – Transport)
TNŽ	Technická norma železnic
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu (Technical Specification for Interoperability)
CCS	Subsystém řízení a zabezpečení (Control Command and Signalling)
INF	Subsystému infrastruktura
TTP	tabulky traťových poměrů
TÚDÚ	Traťový úsek, definiční úsek
ÚSES	Územní systém ekologické stability
VKP	Významný krajinný prvek
ZPF	Zemědělský půdní fond
ŽST	Železniční stanice

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Území stavby je ve stávajícím stavu využito tělesem celostátních a regionální železniční dráhy. Stavební pozemky jsou určeny stávající polohou a profilem železniční trati a skutečným profilem drážního tělesa (skutečným profilem náspů, zářezů apod.). Stavba se nachází na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice (trať č. 302C dle TTP), která je regionální dráhou č. 825 000. Jedná se o jednokolejnou trať, která není zařazena do hlavní sítě pro osobní přepravu (tj. TEN-T). Trať není elektrizována. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návětní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. Traťová rychlost je 50 km/h a zábrzdňá vzdálenost 400 m. Správcem trati je Správa železnic, Oblastní ředitelství Ostrava. Stavbou dotčené kolejiště je napojeno na dosavadní technické vybavení území. Staveniště je dobře přístupné ze železnice a ze stávajících komunikací, která budou využívány pro realizaci stavby. Řešené území se nachází převážně v intravilánu měst a obcí a je zastavěno dopravní infrastrukturou. Technické řešení nevyžaduje zábory mimodrážních pozemků. Navržené řešení nevyžaduje výkupy cizích staveb. Celá stavba se nachází v Moravskoslezském kraji.

Stavba má charakter liniové stavby a je umístěna na drážním pozemku investora (Správa železnic, s. o.) a společnosti České dráhy a. s. v katastrálních územích Frýdlant nad Ostravicí a Ostravice.

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

Stavba se nachází na plochách, kde je dle schválených územních plánů přípustné umístění staveb a zařízení dopravy a dopravních zařízení, která zabezpečují provoz dráhy a stavba je tedy v souladu s uvedenými územními plány. Přípravovaná stavba není v rozporu ani s územními a jinými rozvojovými záměry Olomouckého ani Moravskoslezského kraje. Územně plánovací dokumentace platné pro dané lokality připouští navržené využití pozemků.

Územní plán Ostravice byl vydán dne 7. 9. 2015 s nabytím účinnosti 29. 9. 2015, Změna č. 1 byla vydána 2. 12. 2019, Změna č. 2A byla vydána 5. 9. 2022. Stavba se nachází v katastru Ostravice 1 v ploše dopravní infrastruktury (D). Hlavní a převládající využití je mimo jiné pro plochy, pozemky a stavby železnice.

Územní plán Frýdlant nad Ostravicí byl vydán 13. 12. 2017 s nabytím účinnosti 30. 12. 2017, Změna č. 1 Územního plánu Frýdlant nad Ostravicí byla vydána 30. 6. 2021 (účinnost 28. 7. 2021), Změna č. 2 Územního plánu Frýdlant nad Ostravicí byla vydána 22. 2. 2021 (účinnost 24. 3. 2021). Stavba se nachází v katastru Frýdlant nad Ostravicí v ploše dopravní infrastruktury železniční (DZ). Hlavní využití plochy je pro železniční dopravu.

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

Výjimky nebyly uplatňovány.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

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

Z hlediska geomorfologického členění ČR se území dotčené stavbou nachází v geomorfologické provincii Západní Karpaty, subprovincii Vnější Západní Karpaty. Katastrální území Frýdlant nad Ostravicí leží geomorfologické oblasti Západobeskydské podhůří a geomorfologickém v celku Podbeskydská pahorkatina. Katastrální území Ostravice 1 leží v geomorfologické oblasti Západní Beskydy, v celku Moravskoslezské Beskydy.

Z geologického hlediska stavba leží na území regionálně geologické oblasti Českého masívu. Podloží horniny jsou zastoupeny pískem, štěrkem, písčito-hlinitými až hlinito-písčitými sedimenty pleistocenního až holocenního stáří. Místa jsou překryta kvartérními nivními sedimenty. Svrchní vrstvy v náspech trati jsou tvořeny antropogenní navázkou.

Podle hydrogeologické mapy leží stavba v základním hydrogeologickém rajonu Flyš v povodí Ostravice (ID rajónu základní vrstvy 3212).

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyly žádné průzkumy realizovány.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází na území s archeologickými nálezy v kategorii III (území s možností nálezů). Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby (nejpozději 20 dnů před započítáním) Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Brno, v. v. i. a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu na dotčeném území (oznámení je možné oznámit on-line na webových stránkách <http://api.archeologickamapa.cz/oznameni/0/>). Výzkum je prováděn na základě dohody uzavřené mezi investorem stavby a Archeologickým ústavem Akademie věd ČR nebo oprávněnou organizací. Úhrada nákladů záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění. Stavba se nedotkne památkové ochrany.

Stavba se nachází na území, které je zájmovým územím Ministerstva obrany z hlediska povolování jednotlivých druhů staveb.

Frýdlant nad Ostravicí se nachází v ochranném pásmu kuželové plochy o sklonu 4 % letiště Frýdlant nad Ostravicí.

Velkoplošné a maloplošné zvláště chráněná území

Oblast ŽST Ostravice zasahuje do velkoplošného zvláště chráněného území CHKO Beskydy, jedná se o IV zónu CHKO. Stavba nezasahuje do maloplošného zvláště chráněného území ani jeho ochranného pásma

Natura 2000

Oblast ŽST Ostravice zasahuje na území Evropsky významné lokality Beskydy. Stavba nezasahuje do Ptačí oblasti.

ÚSES

Pokládka kabelů se dotkne skladebných prvků ÚSES nadregionální i lokální úrovně

VKP

Stavbou nebudou dotčeny významné krajinné prvky za zákona ani registrované VKP.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo celostátní a regionální dráhy dle zákona o drahách tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (mimo dráhu vedenou po pozemních komunikacích). Celá stavba je umístěna v ochranném pásmu regionální dráhy Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice. Realizací stavby nedojde ke změnám těchto ochranných pásem. Současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/94 Sb. „o drahách“.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Předmětnou stavbou nebudou dotčena žádná ochranná pásma správců či vlastníků inženýrských sítí.

Ostatní ochranná pásma

Realizací stavby nebudou dotčeny žádné lesní pozemky. Oblast ŽST Ostravice zasahuje chráněné oblasti pro podzemní akumulaci vod Beskydy.

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba nezasahuje do záplavových území blízkých vodních toků. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

Stavba se nachází v oblasti výhradního ložiska černého uhlí Čeladná-Krásná (B – výhradní ložisko, dosud netěženo, ID 3258300).

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

Stavba nebude mít vliv na okolní pozemky a stavby. Realizací stavby se nepředpokládá negativní vliv na stávající odtokové poměry v daném území.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje žádné kácení vzrostlé zeleně a porostů dřevin. Demolice objektů nejsou navrženy.

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

Pro realizaci stavby nejsou nutné zábory pozemků s ochrannou ZPF a pozemků určených k plnění funkcí lesa.

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba je stavbou dopravní je součástí železniční dopravní infrastruktury. Území stavby je ve stávajícím stavu využíváno k provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso dráhy a stavby dráhy sloužící k zajištění provozu dráhy. Řešené území se nachází převážně v intravilánu měst a obcí a je zastavěno dopravní infrastrukturou. Poloha stavby je určena stávajícím trasováním tělesa dráhy. Speciální územně technické podmínky nejsou pro tuto stavbu vydefinovány. Stavba je již v dnešním stavu pevně zakomponována do území i odpovídající platné územně-plánovací dokumentace. Stavba bude napojena na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, není zapotřebí budovat novou. Staveniště je přístupné z železnice a také z pozemních komunikací. Požadavky vyhlášky č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území a požadavky dle vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby ve znění vyhlášky č. 20/2012 Sb. budou dodrženy. Vzhledem k rozsahu stavby není nutné zřizovat plochu pro zařízení staveniště.

m) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí

Tab. 1: Pozemky dotčené stavbou.

Obec	Katastrální území	Parcelní číslo	Vlastník/ uživatel	Druh pozemku / způsob využití
Frýdlant nad Ostravicí	Frýdlant nad Ostravicí	4417/1	ČR / Správa železnic	Ostatní plocha / dráha
Ostravice	Ostravice 1	4536/1	České dráhy, a.s.	Ostatní plocha / dráha

V rámci stavby se na stávající kolej provede pouze montáž balíz systému ETCS a neproměnných návěstidel, které nevyžadují kabelového propojení. Dále bude doplněna a upravena vnitřní technologie staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Ostravice. Nebudou prováděny žádné terénní úpravy ani výkopové práce pro pokládky kabelů.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nedojde ke vzniku nových ochranných nebo bezpečnostních pásem.

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

Stavbu není nutné koordinovat s žádnou jinou připravovanou investiční nebo opravnou stavbou.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba je svým charakterem změna dokončené stavby.

V traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice se nachází celkem 3 zastávky (Frýdlant nad Ostravicí zastávka, Frýdlant nad Ostravicí – Nová Dědina a Ostravice zastávka). V nedávné době proběhla rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení ve stanici Ostravice.

Parametry regionální dráhy Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice:

Kategorie dráhy:	regionální
DÚ:	2161
Celková délka tratě:	6,375 km
Traťová rychlost:	50 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Počet kolejí:	1
Trakce:	nezávislá
Traťová třída zatížení:	B2
Cílová kategorie trati podle TSI INF – osobní:	P6
Cílová kategorie trati podle TSI INF – nákladní:	F4
Nejdelší vlak dle TTP:	130 m
Drážní doprava:	je organizována a řízena podle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení provozuschopnosti a bezpečnosti železniční dopravy. Realizací se účel užívání dráhy nezmění. Regionální dráha Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice není zařazena do hlavní sítě pro osobní přepravu.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

d) celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby, navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby

Předmětem stavby je výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS typu Regional (pro regionální tratě) v úseku Frýdlant nad Ostravicí (mimo) – Ostravice (včetně) za účelem zvýšení bezpečnosti drážní dopravy a splnění požadavků interoperability.

V souladu s koncepcí zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením dopravy byl pro danou trať zvolen systém ETCS STOP varianta D1. Systému ETCS STOP provádí restriktivní zásah do řízení (zastavení vlaku) při nedovolené jízdě vlaku z dopravní směrem na širou trať. Zároveň systém zajistí zastavení případného protijedoucího vlaku ze širé tratě směrem do stanice v případě detekce nedovoleného odjezdu ze stanice. Systém ETCS STOP funguje na principu bodového zabezpečení jízdy vlaku. Informace na drážní vozidlo jsou předávány pomocí přepínatelných a nepřepínatelných balíz, které jsou součástí traťové části systému ETCS. K přenosu informací závislých na návěstech hlavních návěstidel dochází pomocí přepínatelných balíz v určitých bodech. Nepřepínatelné balízy vysílají pouze neproměnné telegramy, které se dynamicky nemění a nejsou závislé na přijímaných informacích.

Předmětem stavby je dodávka a montáž balíz systému ETCS na stávající kolej v traťovém úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a v ŽST Ostravice a doplnění a úprava vnitřní technologie SZZ ve stanici Ostravice. Balízy budou montovány uprostřed koleje mezi kolejnicemi. Příklad umístění balízy je znázorněn na obrázku č.1. Nepřepínatelné balízy jsou napájeny bezkontaktně z drážního vozidla při jeho průjezdu vozidlem nad balízou a nepotřebují žádné kabelové vedení nebo napájení. Pro spojení přepínatelných balíz s LEU jednotkami bude využita stávající kabelizace. Umístění balíz se předpokládá na trati v následujících místech:

Traťový úsek Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice:

Železniční kilometr 0,004 – nepřepínatelná dvoubalízová skupina č. 519,
Železniční kilometr 0,300 – nepřepínatelná dvoubalízová skupina č. 520,
Železniční kilometr 1,373 – nepřepínatelná jednobalízová skupina č. 521,
Železniční kilometr 2,209 – nepřepínatelná jednobalízová skupina č. 522,
Železniční kilometr 3,992 – nepřepínatelná jednobalízová skupina č. 523,
Železniční kilometr 4,775 – nepřepínatelná jednobalízová skupina č. 524,
Železniční kilometr 5,614 – přepínatelná dvoubalízová skupina č. 514,
Železniční kilometr 5,878 – přepínatelná dvoubalízová skupina č. 515.

ŽST Ostravice:

Železniční kilometr 6,060 – nepřepínatelná dvoubalízová skupina č. 516,
Železniční kilometr 6,137 – přepínatelná dvoubalízová skupina č. 517,
Železniční kilometr 6,136 – přepínatelná dvoubalízová skupina č. 518.



Obrázek č.1 –Balíza systému ETCS

Projektová dokumentace splňuje technické požadavky plynoucí z evropských právních předpisů na interoperabilitu (propojenost) evropské konvenční železniční sítě. Hlavním dokumentem je Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/797 o interoperabilitě železničního systému v Evropské unii, ve znění pozdějších předpisů. Na základě této směrnice byla vydána Nařízením Komise (EU) 2016/919 Technické specifikace pro interoperabilitu (TSI) subsystémů „Řízení a zabezpečení“ železničního systému v Evropské unii (TSI CCS), které uvádí soubor povinných specifikací pro zajištění interoperability systémů třídy A. V souladu se zadáním je požadovaná Verze specifikací dle TSI CCS: Sada specifikací 3, dokument Subset-026 v 3.6.0., systémová verze (M_Version) 1.1.

Další požadavky na technické řešení vycházejí ze zadávací dokumentace záměru projektu, z projednání se zástupci investora SŽ s. o., a z požadavků definovaných jinými právními předpisy, technickými normami a směrnici SŽ. Jedná se zejména o následujícími předpisy:

- Zákon č. 22/1997 Sb. Zákon o technických požadavcích na výrobky a o změně a doplnění některých zákonů
- Zákon č. 266/1994 Sb. O drahách včetně doprovodných vyhlášek
- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽ Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽ T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T 200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu platný od 01. 3. 2014.
- SŽ SR70 Číselník železničních stanic a dopravně významných míst
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt
- SŽ TSI CCS/MP3 Technické požadavky a zásady pro projektování traťové části ETCS STOP
- SŽ Z8 díl IV (prozatímní) Evropský vlakový zabezpečovač ETCS
- Dokument č. j. S70561/2020-SŽ-GR-O26 Koncepce zvyšování bezpečnosti na tratích se zjednodušeným řízením drážní dopravy

- e) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Výjimky nebyly uplatňovány.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

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

Netýká se.

- h) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Nově zřizované nepřepínatelné balízy nevyžadují žádné napájení, přepínatelné balízy budou napájeny ze stávajících napájecích zdrojů SZZ ŽST Ostravice. Stavba neklade nároky na další zdroje surovin, vody ani na likvidaci odpadních vod. Provoz stavby nebude generovat odpady. Během činnosti ETCS může ojediněle vzniknout odpad při poškození balíz v kolejišti a jejich výměně za novou. Stavba také nevyžaduje další nové napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

- i) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové komunikace.

Montáž balíz bude ukončena před aktivací systému ETCS. Výluky veřejné dopravy se nepředpokládají. Postup výstavby, dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B. 8 (Zásady organizace výstavby).

Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizaci stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel okamžitou dekontaminaci. Stavba bude uvedena do provozu jako jeden celek.

- j) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšně vyhodnocený zkušební provoz bude podmínkou předání stavby, která bude předána jako celek. Úspěšné vyhodnocení zkušebního provozu bude podmínkou kolaudace stavby. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu. Realizace staveb se předpokládá v období 05/2024–12/2024.

- k) orientační náklady stavby**

Celkové investiční náklady jsou odhadovány cca 11 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Netýká se.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech

Předmětem stavby je výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS typu Regional (pro regionální tratě ve variantě ETCS STOP varianta D1) v úseku Frýdlant nad Ostravicí (mimo) – Ostravice (včetně) za účelem zvýšení bezpečnosti drážní dopravy a splnění požadavků interoperability. Navrhovaný systém ETCS STOP funguje na principu bodového zabezpečení jízdy vlaku. K přenosu informací závislých na návěstech hlavních návěstidel dochází pomocí přepínatelných balíz v určitých bodech.

Stavba bude obsahovat pouze technologickou část s jedním provozním souborem, stavební objekty nejsou zřizovány. Provozní soubor řeší dodávku a montáž balíz na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a doplnění a úpravu SZZ ŽSZ Ostravice pro umožnění správné funkce systému ETCS.

Popis koncepce technického řešení jednotlivých objektů je uveden v kapitole B.2.6.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody

Realizovaná stavba nebude mít výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Stavba nevyžaduje nové napojení na veřejnou a technickou infrastrukturu. Stavba neklade nároky na zdroje vody.

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

Stavba nevyžaduje řešení demolic a vytváření míst k shromažďování odpadu. Při realizaci stavby nebudou produkovány odpady (provádí se pouze montáž balíz na stávající traťovou kolej).

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

Stavba nevyžaduje napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Stavba nepředpokládá využití osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Stávající bezbariérové přístupy ve stanicích a zastávkách budou zachovány.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,

Stavba nemá vliv na trakční a energetická zařízení.

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

Netýká se.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

Technologická část stavby je členěna na jednotlivé provozní soubory následujícím způsobem:

D.1 Technologická část:

D.1.1.7 Evropský vlakový zabezpečovací systém

PS 01-01-71 Frýdlant n. O. – Ostravice, ETCS

a) popis stávajícího stavu,

PS 01-01-71 Frýdlant n. O. – Ostravice, ETCS

V mezistaničním úseku je v činnosti integrované traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 bez oddílových návěstidel typu AH ESA-04. Kontrola volnosti tratě je prováděna pomocí počítače náprav se směrovým výstupem. 15 přejezdů na trati je zabezpečeno přejezdovým zab. zařízením, zbylé 3 přejezdy jsou zabezpečeny pouze výstražnými kříži. Indikace a ovládání PZS jsou umístěny na JOP v DK ŽST Frýdlant nad Ostravicí.

ŽST Ostravice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu (ESA). Výhybka č.1 je zabezpečena elektrickým přestavníkem, výhybka č. 2 spolu s výkolejkou Vkl1 pak výměnovými zámky s vazbou na elektromagnetický zámek umístěný v kolejišti. SZZ je ovládáno z pracoviště JOP v DK ŽST Frýdlant nad Ostravicí. Kontrola volnosti kolejiště ŽST Ostravice je provedena pomocí počítače náprav se směrovým výstupem. Přejezd P7476 v km 5,960 je zabezpečen přejezdovým zab. zařízením kategorie PZS 3ZBI (přejezd 3. kategorie, s pozitivní signalizací, s celými závorami a s přenosem informací k výpravčímu ve stanici Frýdlant nad Ostravicí). Ve stanici Ostravice je provedena příprava kabelizace pro přepínatelné balízy pro budoucí systém ETCS STOP varianta D1.

ŽST Frýdlant nad Ostravicí je zabezpečeno SZZ 3. kategorie elektronického typu (ESA) s kontrolou volnosti kolejiště prostřednictvím počítače náprav.

b) popis navrženého řešení,

PS 01-01-71 Frýdlant n. O. – Ostravice, ETCS

V souladu s metodickým pokynem SŽ TSI CCS/MP3 budou v rámci předmětné stavby doplněny v mezistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a ve stanici Ostravice prvky ETCS, které zajistí zastavení vlaku vybaveného mobilní částí ETCS nerespektujícího návěst zakazující jízdu. Jedná se o přepínatelné a nepřepínatelné balízy. Zároveň bude doplněno a upraveno stávající SZZ ve stanici Ostravice (doplnění o jednotky LEU a výměna softwaru). Vstup a výstup do/z oblasti ETCS STOP bude u vjezdového návěstidla OS v km 0,000 v ŽST Frýdlant nad Ostravicí (vjezdové návěstidlo směrem od Ostravice). V úrovni vjezdového návěstidla OS do ŽST Frýdlant nad Ostravicí budou umístěna neproměnná návěstidla ETCS („Změna úrovně ETCS“ a „Výstupní hranice oblasti ETCS“). Po doplnění balíz bude systém ETCS bude aktivován. Výkopové práce se v rámci stavby nepředpokládají. Po realizaci stavby bude zachována stávající traťová rychlost 50 km/h a zábrzdna vzdálenost 400 m. Je požadována Verze specifikací dle TSI CCS: Sada specifikací 3, dokument Subset-026 v 3.6.0., systémová verze (M_Version) 1.1. Součástí stavby je také zajištění potřebné certifikace instalovaného systému ETCS.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

Netýká se.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému.

Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění rezačních prací či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umísťování staveb.

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno místně příslušným HZS. Nové objekty nevyžadují zřízení jednotky požární ochrany ani požární hlídky.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Netýká se.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Netýká se.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

Netýká se.

b) ochrana před bludnými proudy

Netýká se.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Nově budované zařízení je uzpůsobeno do prostředí s otřesy způsobené provozem drážní dopravy.

d) ochrana před hlukem

Netýká se.

e) protipovodňová opatření

Stavba nezasahuje do žádného stanoveného záplavového území.

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

Stavba se nenachází v poddolovaném území a na území s výskytem metanu.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Netýká se.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Netýká se.

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

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,

Na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice je doprava řízena dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ Dopravní a návěstní předpis pro tratě nevybavené evropským vlakovým zabezpečovačem. Jedná se o regionální dráhu č. 825 00. Označení dotčeného traťového a definičního úseku je 2161. Traťová třída zatížení předmětné trati je B2. Trať je jednokolejná s nezávislou trakcí a je tvořena pouze jedním mezistaničním úsekem. Nejvyšší traťová rychlost je 50 km/h, zábrzdňá vzdálenost 400 m. V mezistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice se nachází 3 zastávky (Frýdlant nad Ostravicí zastávka, Frýdlant nad Ostravicí – Nová Dědina a Ostravice zastávka) a 18 přejezdů.

V ŽST Ostravice jsou 2 dopravní koleje (č. 1 a č.3) a také 2 manipulační koleje (č. 3a a č. 5). Obě dopravní koleje č. 1 a č. 3 jsou vjezdové i odjezdové a s nástupištěm. Manipulační kolej č. 3a slouží pro objíždění hnacích vozidel, manipulační kolej č. 5 je určena pro odstavování vozů. V ŽST jsou dvě nástupiště s výškou hran 250 mm nad temenem koleje (u koleje č. 1 v délce 100 m a u koleje č. 3 v délce 130 m). Na záhlaví stanice Ostravice se nachází v km 5,960 jednokolejný přejezd P7476 s označením „U“. Jedná se o křížení dráhy s místní komunikací a v místě přejezdu dráha sousedí s frekventovanou silnicí I. třídy I/56. Stanice není obsazena výpravčím, je dálkově ovládána ze stanice Frýdlant nad Ostravicí. Správcem zařízení je Správa železnic, státní organizace, OR Ostrava. Sídlem přednosti PO je stanice Český Těšín. Celková délka tratě od vjezdového návěstidla OS ve stanici Frýdlant nad Ostravicí až po zarážedlo na konci manipulační koleje č. 3a je 6375 m.

Ve stanici Ostravice je v činnosti staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 elektronického typu (ESA). SZZ je ovládáno z pracoviště JOP v DK ŽST Frýdlant nad Ostravicí. Vjezdové

návěstidlo L a odjezdová návěstidla S1 a S3 jsou vybavena funkcí „Výstraha při nedovoleném projetí návěstidla (VNPN).“ V ŽST Ostravice je umístěna ve stavědlové ústředně ve výpravní budově pouze prováděcí část SZZ (vzdálený panel EIP), stanici není možné předat na místní obsluhu. V mezistaničním úseku Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice je v činnosti integrované traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 bez oddílových návěstidel typu AH ESA-04. ŽST Frýdlant nad Ostravicí je zabezpečeno SZZ 3. kategorie elektronického typu (ESA) s kontrolou volnosti kolejiště prostřednictvím počítače náprav.

Na trati Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice je osobní vlaková doprava provozována ve všedních dnech 19 pravidelnými osobními vlaky v každém směru za 24 hodin. O víkendech je navíc doprava provozována dalším 1 osobním vlakem a 3 vlaky spěšnými v každém směru za 24 hodin. Vlaky osobní dopravy vyšších kategorií na této trati nejedí. Pravidelná nákladní doprava na trati není provozována.

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

Pro realizaci stavby není zapotřebí provádět žádné výluky. Montáž balíz v kolejišti bude provedena během vlakových pauz.

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

Stavba nemění traťovou rychlost, proto není graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Netýká se.

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

Stavba nemá vliv na životní prostředí. Svým rozsahem a charakterem stavba nenaplňuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona. Realizace předmětného záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti ve smyslu §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb.

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

Znečištění ovzduší a hluk

Při provozu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění hlukové situace ani ovlivnění kvality ovzduší v zájmovém území. Rozsah stávající železniční dopravy se nezmění, ani nedojde k nárůstu traťové rychlosti. Provozem předmětné stavby nedojde k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Vodní hospodářství

Z hlediska ochrany vod se nepředpokládá žádný negativní vliv. Realizace stavby nemá vliv na stávající odtokové poměry v daném území ani nezasáhne do stanoveného záplavového území. Stavba svým charakterem a umístěním nevyžaduje zpracování povodňového plánu.

Odpadové hospodářství

Samotná stavba ani její realizace nebude produkovat žádné odpady.

Půda

Realizací nedojde k dotčení pozemků zemědělského půdního fondu.

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

Předmětná stavba zasahuje na území zvláště chráněného území CHKO Beskydy. Stavba bude realizována na stávajícím drážním tělese a zahrnuje pouze montáž balíz systému ETCS na stávající traťovou kolej. Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek, VKP ze zákona, památný strom ani lesní pozemky. Stavba nebude mít zásah do VKP ze zákona – vodní tok a niva.

Nebudou dotčeny ochranná pásma lesa (do 50 m od hranice PUPFL). Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru není předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba se zasáhne na území soustavy Natura 2000, EVL Beskydy (CZ0724089). Vzhledem k charakteru stavby je její vliv minimální.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Svým rozsahem a charakterem stavba nenaplní žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, ani nenaplní ust. § 4 odst. 1 zákona o posuzování vlivů na životní prostředí, není tedy významnou změnou.

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Netýká se.

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

Netýká se.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán negativní vliv provozu i realizace stavby na zdraví obyvatel.

B.8 Zásady organizace výstavby

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace. Pro účely výstavby se nepředpokládá nutnost využití stávajících nebo nově budovaných objektů. Stavba je umístěna na drážních pozemcích na trati. Pro využití pozemků v majetku spol. České dráhy, a.s. bude uzavřena „Dohoda o podmínkách realizace stavby“ (v případě, že si vlastník pozemku uzavření této dohody vyžádá). Pozemky ani stavby ostatních vlastníků nebudou stavbou dotčeny a nebude omezeno jejich hospodaření.

a) přístup na stavbu po dobu výstavby, popřípadě přístupové trasy

Pro řádné provedení stavby není nutné budovat technickou a dopravní infrastrukturu a není potřeba budovat nové dopravní trasy. Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace.

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

Práce může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro práce na železniční dopravní cestě. Zhotovitel před zahájením prací musí zajistit proškolení zaměstnanců vykonávajících práci z bezpečnosti práce při vstupu na železniční dopravní cestu. Při vykonávání prací odpovídá zhotovitel za dodržování bezpečnostních předpisů a norem podle platné legislativy a předpisů SŽ.

Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽ, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽ o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽ. Zhotovitel musí před započítím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., SŽ Zam1 (platný od 1. 1. 2020) a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Prostor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje (mimo přejezd) je prostorem veřejně nepřístupným (§ 4a zákona č. 23/2000 Sb., kterým se mění zákon o drahách č. 266/1994 Sb.). V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslová kritéria pro činnost v tomto prostoru a které absolvovaly příslušná školení.

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje požární nebezpečí dotčeného území.

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 zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované

činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Pro realizaci stavby nebude nutné kácení dřevin, asanace nebo demolice stávajících staveb.

d) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Vzhledem k rozsahu stavby není uvažováno se zřízením plochy zařízení staveniště.

e) požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Netýká se.

f) základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Netýká se.

g) návrh optimálního postupu výstavby

Montáž balíz v kolejišti bude provedena před samotnou aktivací ETCS. Výluky veřejné dopravy se nepředpokládají. Následně bude systém ETCS aktivován.

h) požadavky na postupné uvádění do provozu, požadavky na průběh a způsob přípravy a realizace stavby

Stavba bude předána jako celek, postupné uvádění do provozu se nepředpokládá. Bude respektována nutnost zkušebního provozu. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. Bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

Realizace stavby bude probíhat na pozemcích dráhy. Vzhledem k rozsahu a povaze práce se nebude staveniště oplocovat. Dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby nejsou zapotřebí. Speciální podmínky pro provádění stavby nejsou stanoveny. Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění. Budou akceptovány podmínky stanovené jednotlivými správami SŽ s. o. OŘ Ostrava. Zhotovitel oznámí zahájení prací v předstihu 14 dnů vrchnímu mistrovi Provozního střediska Frenštát pod R. (tel. +420 601 550 018) s uvedením spojení na stanovené vedoucí prací. V místech dotčení s kabelovou trasou kabelů ve správě ČDT je požadováno neprovádět činnost s možným negativním vlivem na jejich kabely (metalický kabel 5XN0,8 a optický TOK ve správě SŽ, CTD).

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Netýká se.