



EVROPSKÁ UNIE
Evropské strukturální a Investiční fondy
Operační program Doprava

Ministerstvo dopravy
Státní fond dopravní
infrastruktury




Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
P01	15.08.2021	Dokumentace k připomínkám	Ing. Martin Raibr
P02	15.10.2021	Dokumentace k čistopisu	Ing. Martin Raibr

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

Zhotovitel stavby:	SUDOP PRAHA a.s			
Adresa:	Olšanská 1a, 130 80 Praha 3			
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz			
Zhotovitel objektu:	SUDOP PRAHA a.s			
Adresa:	Olšanská 1a, 130 80 Praha 3			
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz			
Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:	
Ing. Martin Raibr	Ing. Martin Raibr	Zdeněk Pacholík	Ing. Martin Raibr	

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P7871 v km 27,441 trati Hlučín - Opava			Označení (S-kód): S622000383
				Označení zhotovitele: 20-394.208
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název objektu:	-			Označení objektu/komplexu: B
Název přílohy:	-			Číslo přílohy: - -
Název dílčí části přílohy:	-			Paré:
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:		
Moravskoslezský	Víz. Textová část	Víz. Textová část		
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:	
DSP	15.10. 2021	xA4	-	

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podoblet:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 0 0 0 3 8 3	- -	D S P - - - - -	B - - - - -	B - - - - -	- - - - -	- P 0 2

[Prostor pro další informace]



Projekty
Inženýring
Konzultace

SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, 130 80 Praha 3
208 Středisko elektrotechniky, trakce, sdělovací a zabezpečovací techniky

„DOPLNĚNÍ ZÁVOR NA PŘEJEZDU P7871 V KM 27,441 TRATI HLUČÍN - OPAVA“

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 10/2021

Obsah

B.1	Popis území stavby	5
a)	charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování	5
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.	5
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	5
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	5
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	5
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	6
k)	požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa	6
l)	územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	6
m)	věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice	7
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	7
o)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	7
B.2	Celkový popis stavby	8
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
a)	nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejím současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.	8
b)	účel užívání stavby	8
c)	trvalá nebo dočasná stavba	8
d)	celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)	8
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	9
f)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	9
g)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	13
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.	15
i)	základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	15
j)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	15

k)	orientační náklady stavby	15
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	15
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	15
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	16
B.2.3	Celkové technické řešení	16
a)	popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřípustného přetvoření	16
b)	celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	17
c)	celková spotřeba vody	17
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	17
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě	17
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	17
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	18
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	18
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	18
B.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	18
B.2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	20
B.2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	23
B.2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	25
B.2.10	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí	25
B.2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	25
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	25
b)	ochrana před bludnými proudy	25
c)	ochrana před technickou seizmicitou	25
d)	ochrana před hlukem	25
e)	protipovodňová opatření	25
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.	25
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	25
a)	nápojevací místa technické infrastruktury	25
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky	25
c)	popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky	25
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	26
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby	26
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	29
a)	terénní úpravy	29
b)	použité vegetační prvky	29
c)	biotechnická, protierozní opatření	29
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	29
B.7	Ochrana obyvatelstva	29
B.8	Zásady organizace výstavby	29
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	31
b)	odvodnění staveniště,	31
c)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	31
d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	31

e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	31
f)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	31
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	31
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	31
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	31
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě,	31
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	31
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,	31
m)	zásady pro dopravní inženýrská opatření,	32
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	32
o)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,	32
p)	požadavky na výluky veřejné dopravy	32
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	32
B.8.2	Výkresy	32
B.8.3	Harmonogram výstavby	33
B.8.4	Schéma stavebních postupů	33
B.8.5	Bilance zemních hmot	33
B.9	Celkové vodohospodářské řešení	33

B.1 Popis území stavby

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

Stavbu je navrženo realizovat přibližně mezi železničními kilometry km 27,300 – 27,806 stávajícího traťového úseku Kravaře ve Slezku - Opava východ.

Stavbu je navrženo umístit převážně na stávající drážní pozemky (pozemky pro provozování dráhy), které jsou ve vlastnictví stavebníka kromě dále uvedeného.

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

V dotčené oblasti stavby byly místně příslušnými zastupitelstvy schváleny následující územní plány:

Správní území	Územně plánovací dok.	Účinnost OOP
Územní plán Opava	Územní plán	02.01.2018

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

Stavba nevyžaduje 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

Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů.

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

Bude doplněno v dalším stupni dokumentace.

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

V rámci projekčních prací byl v dotčeném území zjišťován současný stav inženýrských sítí u jejich známých správců. Stav inženýrských sítí ověřili a potvrdili dle dostupných podkladů (mapových, polohopisných, katastrálních aj.) správci, kteří jsou uvedeni v samostatné příloze této dokumentace „E.3.7 Stávající inženýrské sítě“.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyl proveden samostatný geologický, hydrogeologický, korozní průzkum ani průzkum stavebně technický.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů

V oblasti stavby se nenachází zvláště žádné objekty požívací statut kulturní památky, na které se vztahuje zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Současně se v oblasti stavby nenachází žádná území přírody, která vyžadují ochranu dle zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny v platném znění.

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

V oblasti stavby se nenachází žádná záplavová ani poddolovaná území.

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

Stavba se odehrává na stávajících drážních pozemcích.

Stavba nemá žádný vliv na okolní stavby.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby dojde k demolici stávajícího železničního propustku, který je veden podél těšínské komunikace pod tratí. Propustek ztratil svůj účel po dokončení rekonstrukce ulice Těšínská a od té doby neslouží svému účelu. Vzhledem k tomu proběhne jeho demolice v celém rozsahu a rekultivace dané části.

Vzhledem k rozsahu stavby nedochází ke kácení mimolesní zeleně. Případné nálety jsou eliminovány v rámci pravidelné údržby trati pro zajištění bezpečnosti železničního a silničního provozu dle Zákona o drahách a Zákona o pozemních komunikacích.

Rozsah dřevin je patrný na následujícím obrázku.



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

Stavbou nedochází z dočasným i trvalým záborům zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou stavbou nijak dotčeny.

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

Pro přístup na stavební pozemky bude využívána stávající dopravní infrastruktura (silniční, železniční). Stavbou nejsou vyžadovány přeložky inženýrských sítí.

Stavba bude v rámci PS napojena na stávající přípojku NN, která je k přejezdu vedena samostatným napájecím kabelem CYKY 4Dx16 ze stavědlové ústředny ŽST Opava východ.

V místě reléového objektu s technologickým zařízením dojde k zajištění napojení na stávající optické a metalické drážní rozvody, které byly zřízeny předešlými stavbami.

Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Veřejně přístupná místa budou stavbou řešena jako bezbariérová.

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

Stavba je dílčí etapou technologické rekonstrukce železniční infrastruktury v úseku Opava východ – Hradec nad Moravicí. Stavba svým rozsahem a závislostmi navazuje na již dokončené opravné a investiční akce v dané lokalitě.

Stavba není koordinována se žádnou stavbou v dané lokalitě a tato stavba bude realizována samostatně.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Opava-Předměstí [711578]

Katastrální území	Dotčené pozemky p. č.
Opava-Předměstí [711578]	2876/1, 2875/3, 2886/30, 2893/3, 3252/1, 3194/4, 3194/20, 3050/1
Malé Hoštice	930/4, 931

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle, které jsou vzhledem ke svému množství uvedeny v samostatné části dokumentace. Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „E.1.4 - Geodetický podklad pro projektovou činnost“. Zde je vhodné konstatovat, že pozemky 3kromě v majetku Správy železnic, bude stavba realizována i na pozemcích:

2893/3 - Vlastnické právo, Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava a Hospodaření se svěřeným majetkem kraje Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava

3194/4 - Vlastnické právo - Česká republika, Příslušnost hospodařit s majetkem státu - Státní pozemkový úřad, Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3

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

Stavbou nevzniká žádné nové ochranné pásmo. Stávající ochranné pásmo dráhy se o ohledem na minimální změny osy koleje nemění.

Nové ochranné pásmo vzniká podél nově pokládáné kabelizace zabezpečovacího, sdělovacího zařízení a silnoproudé technologie. Ta je pokládána v souběhu s kolejí v prostoru ochranného pásma dráhy. Jedná se o kabelizaci elektrického vedení do napětí 1 kV, pro které je stanoveno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti 1 m.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Dle definice uvedené v §2 odst. 5, zákona č. 183/2006 Sb. stavba odpovídá změně dokončené stavby – nástavba/přístavba. Stavbou dochází k rekonstrukci stávající železniční dopravní infrastruktury, která je v majetku Správy železnic s. o.

V rámci stavby dochází ke zvýšení bezpečnosti železniční dopravní infrastruktury, a to jak z pohledu vlastní železnice, tak z pohledu účastníka silničního provozu, vzhledem k tomu, že dochází ke zvýšení zajištění bezpečnosti na úrovňovém železničním přejezdu.

Hlučín - Opava východ

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	307B Hlučín - Opava východ
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	317 Opava – Hlučín, Kravaře ve Slezku – Chuchelná
Začátek trati:	Hlučín (km 14,960)
Konec trati:	Opava východ (km 29,495)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdňá vzdálenost:	400m
Největší povolená délka vlaku	430m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	400m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	190m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	80m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	60km/hod Kravaře ve Slezsku Opava východ
Trakční soustava:	Nezávislá,
Kategorie dráhy:	Regionální
Začátek stavby:	Km 27,300
Konec stavby:	Km 27,806
Vnitřní část stavby:	DK Opava

b) účel užívání stavby

Stavba jako celek bude sloužit pro zajištění provozování dráhy.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Svým charakterem se jedná o trvalou stavbu dráhy dle § 5 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách.

- d) **celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)**

Stavba svým charakterem nemění parametry infrastruktury, a to v podobě průjezdných obrysů či zatížení. Má však vliv na zajištění bezpečnosti, čímž umožňuje odstranění, respektive snížení pravděpodobnosti mimořádné události. Ve vazbě na jednotlivá normová a legislativní požadavky tak může realizací stavby dojít ke zvýšení traťové rychlosti. Toto zvýšení traťové rychlosti však bude pouze lokální, vzhledem k odstranění důvodu snížení průběžné traťové rychlosti, která byla snížena z důvodu zajištění bezpečnosti železniční dopravy.

Stavba svým rozsahem tak navazuje na stávající technickou infrastrukturu, kterou pouze upravuje, ale nemění.

Stavebně-technologické parametry		
Počet přejezdů s upravovaným PZS	1	[ks]
Stavebně-technické parametry		
Výstavba RD	1	[ks]
Výstavba přejezdové konstrukce	1	[ks]

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

Do doby ukončení zpracování této dokumentace nebyla zjištěna potřeba pro zřizování výjimek z norem a předpisů.

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

V rámci projednání došlo k následujícím požadavkům:

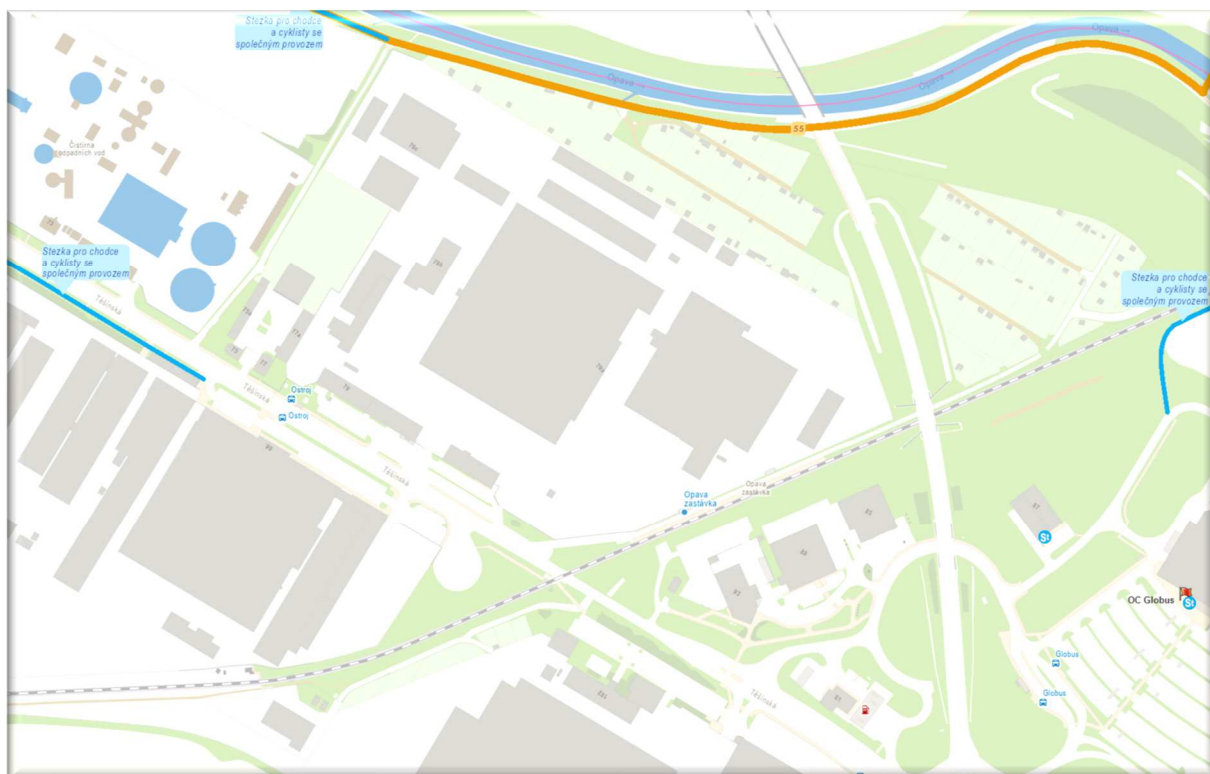
Policie České republiky - Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje – vysloven souhlas za podmínky, že ve věci musí být vedeno řízení ve věci stanovení místní úpravy provozu ve smyslu ust. § 77 z. č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, kde PČR DI Opava s příslušným správním úřadem (jako jeden z dotčených orgánů) projedná navrhované dopravní značení z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Vlastní místní šetření proběhlo dne 21.7.2021, ze kterého pramení požadavek na zajištění technického řešení s jednotlivými vyhláškami, a to včetně dodržení požadavků na dopravní značení.

Městský dopravní podnik Opava, a.s. – došlo k projednání polohy trolejbusového vedení v místě přejezdu. Na základě projednání, které bylo i s investorem došlo k technickému řešení při použití obecně dostupného zařízení jako například výstražníků. Vzhledem k tomu došlo k provedení jednotlivých průmětů nově zřízených závorových břeven a trolejí. Na základě této vizualizace došlo k projednání o změně poloze trolejového vedení, které na základě finančního vyrovnání provede Městský dopravní podnik Opava, a.s.

Je nadefinován požadavek na uzavření smlouvy, který je nutné doplnit o odsouhlasený termín výstavby investorem stavby.

Magistrát města Opavy – v rámci projednání s městem Opava došlo k návrhu na rozšíření chodníku v místě přejezdu. Ten bude rozšířen na šíři 3m, aby mohlo dojít k navázání na stávající cyklostezky. V rámci jednání došlo k této dohodě o této úpravě s tím, že v rámci stavby bude tato šíře zřízena pouze v rozsahu závorových břeven. Další úpravy budou provedeny městem Opava v následující samostatné investici bez vazby na Správu železnic, státní organizace. V rámci jednání bylo dohodnuto, že pro zajištění bezpečnosti bude rozšířená část chodníku ukončena obrubníkem, či zábradlím.

Správa silnic Moravskoslezského kraje – v rámci projednání se Správou silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace Středisko Opava Joži Davida 2, 747 06 Opava, došlo k odsouhlasení návrhu při dodržení stávajícího šířkového uspořádání komunikace.



Dokumentací jsou respektována závazná stanoviska jednotlivých dotčených orgánů. Vypořádání jednotlivých připomínek je uvedeno v samostatné části dokumentace „E -Dokladová část“.

Podmínky k realizaci stavby

V rámci dokumentace byly projednávány jednotlivé podmínky, které je nutné splnit v rámci realizace stavby. Jsou jimi:

- V zájmovém území se nachází jednotlivé sítě a správci sítí byly osloveni v průběhu přípravy stavby. Vzhledem k tomu je nutné zajistit jejich řádné vytyčení před zahájením stavby. Toto se bude jednat i drážních sítí a to zejména i vytyčení servis. org. ČD -Telematika.
- Bude zpracována realizační dokumentace stavby a ta projednána se zástupci investora příslušných profesí.
- Požaduje se s dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.
- O výluky či omezení dopravy je nutné zažádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2.
- Možné dotčení s kabelovou sítí v majetku SŽ s. o., CTD nebo ČD-Telematiky a.s. a podmínky pro umožnění stavebních prací v místech s dotčením kabelové sítě jsou uvedené ve vyjádření ČD-Telematiky Ostrava (SKS - servis kabelových sítí).
- Z pohledu projednání se správcem CETIN jsou požadavky:
 - I) Na Žadatelem určeném a vyznačeném Zájmovém území se vyskytuje SEK společnosti CETIN a.s.; a
 - (II) Stavebník nebo jím pověřená třetí osoba je povinen řídit se Všeobecnými podmínkami ochrany SEK, které jsou nedílnou součástí Vyjádření; a
 - (III) pro případ, že bude nezbytné přeložení SEK, zajistí vždy takové přeložení SEK její vlastníci, společnost CETIN a.s. Stavebník, který vyvolal překládku SEK je dle ustanovení § 104 odst. 17 Zákona o elektronických komunikacích povinen uhradit společnosti CETIN a.s. veškeré náklady na nezbytné úpravy dotčeného úseku SEK, a to na úrovni stávajícího technického řešení; a

- (IV) pro účely přeložení SEK dle bodu (III) tohoto Vyjádření je Stavebník povinen uzavřít se
 - společností CETIN a.s. Smlouvu o realizaci překládky SEK;
- Z pohledu projednání se správcem T-Mobile Czech Republic a.s jsou požadavky:
 - písemné vyznění o zahájení prací a to nejméně 15 dnů předem,
 - před zahájením zemních prací vytyčení polohy podzemního telekomunikačního vedení a zařízení přímo ve
 - staveništi (trase),
 - prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
 - upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
 - upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech největší opatrností a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) nepoužívali žádných mechanizačních prostředků (hloubících strojů, sbíječek apod.),
 - řádné zabezpečení odkrytého podzemního telekomunikačního vedení (zařízení) proti poškození, odcizení
 - odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pojížděna vozidly nebo stavební mechanizací,
 - nad trasou TI dodržování zákazu skládek a budování zařízení, která by znemožnila přístup k TI (včetně např. trvalých parkovišť apod.),
 - bez souhlasu majitele, správce nesnižoval, ani nezvyšoval krytí nad kabelovými trasami,
 - při křížení, příp. souběžích podzemních telekomunikačních vedení byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
 - ohlášení ukončení stavby na kontaktního pracovníka TMCZ a jeho pozvání ke všem úkonům v řízení o povolení užívání stavby, aby prováděné práce respektovaly podmínky zákona 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a zákona 183/2006 Sb., Stavební zákon a platných prováděcích vyhlášek.
- Z pohledu projednání se správcem Vodafone Czech Republic a.s. jsou požadavky:
 - Ve vámi zadaném zájmovém území v uvedené výšce (výška stavby: 5 m, výška jeřábu: 10 m) se nachází vzdušný MW spoj a jeho koncové body specifikovaný níže. V příložených podkladech vám zasíláme dokumentaci sítě. Během realizace uvedené akce a při použití výškových jeřábů v této úrovni nesmí dojít k jeho přerušení. V případě nutnosti přesměrování spoje budou náklady s tímto spojené hrazené investorem stavby.
 - Dále se ve Vámi zadaném zájmovém území nachází vedení veřejné komunikační sítě (dále jen „VVKŠ“) a její ochranné pásmo, jejíž existence a poloha je zakreslena v příloze tohoto vyjádření. Ochranné pásmo VVKŠ je v souladu s ustanovením § 102 zákona č. 127/2005 Sb., o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů stanoveno rozsahem 0,5 m po stranách krajní hrany vedení VVKŠ (dále jen „Ochranné pásmo“).
 - Během realizace výše uvedené akce Vaší společnosti nesmí dojít k jejímu porušení a k omezení funkčnosti naší VVKŠ či jinému zásahu do VVKŠ. V případě, že zjistíte kolizi VVKŠ s Vaší akcí nebo zasahujete s Vaší akcí do ochranného pásma VVKŠ kontaktujte bezodkladně naši společnost, a to prostřednictvím níže uvedené kontaktní osoby, abychom mohli stanovit konkrétní podmínky ochrany VVKŠ, případně stanovili podmínky přeložení VVKŠ.
 - V případě nutnosti přeložení VVKŠ je nutné s naší společností uzavřít Dohodu o překládce, a to v dostatečném časovém předstihu před zahájením stavby (nejlépe

před zahájením stavebně správního řízení na příslušném stavebním úřadě). Veškeré náklady spojené s přeložením VVKS budou hrazeny investorem stavby.

- Před zahájením stavby si také zajistíte vytyčení VVKS přímo na místě stavby (kontaktní osoba je uvedena níže).
- Bez ohledu na všechny shora v tomto vyjádření uvedené skutečnosti je Vaše společnost, nebo Vámi pověřená třetí osoba povinna se řídit Všeobecnými podmínkami ochrany VVKS společnosti Vodafone, které jsou nedílnou součástí tohoto vyjádření. písemné vyrozumění o zahájení prací a to nejméně 15 dnů předem, před zahájením zemních prací vytyčení polohy podzemního telekomunikačního vedení a zařízení přímo ve
- Z pohledu projednání se správcem ČEZ Distribuce, a. s. jsou požadavky:
 - 1. Dodavatel prací musí před zahájením prací zajistit vytyčení podzemního zařízení a prokazatelně seznámit pracovníky, jichž se to týká, s jejich polohou a upozornit na odchylky od výkresové dokumentace.
 - 2. Výkopové práce do vzdálenosti 1 metr od osy (krajního) kabelu musí být prováděny ručně.
 - 3. Zemní práce musí být prováděny v souladu s ČSN 73 6133 Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací a při zemních pracích musí být dodrženo Nařízení vlády č. 591/2006 Sb., bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.
 - 4. Místa křížení a souběhy ostatních zařízení a staveb se zařízeními energetickými, komunikačními sítěmi pro elektronickou komunikaci nebo zařízeními technické infrastruktury musí být vyprojektovány a provedeny v souladu s platnými normami a předpisy, zejména s ČSN 33 2000-5-52, ČSN EN 50110-1, ČSN EN 50341-1, ČSN EN 50423-3, ČSN 73 6005 a PNE 33 0000-6, PNE 33 3301, PNE 34 1050.
 - 5. Dodavatel prací musí oznámit příslušnému provozovateli distribuční soustavy zahájení prací minimálně 3 pracovní dny předem.
 - 6. Při potřebě přejíždění trasy podzemních vedení nebo podzemních zařízení vozidly nebo mechanismy je třeba po dohodě s vlastníkem provést dodatečnou ochranu proti mechanickému poškození.
 - 7. Manipulovat s obnaženými kabely pod napětím je možné pouze se souhlasem vlastníka. Odkryté zařízení sítě pro elektronickou komunikaci včetně ochranné trubky (HDPE apod.) musí být řádně zabezpečeno při práci i proti poškození nepovolanou osobou.
 - 8. Před záhozem kabelové trasy musí být zástupce vlastníka kabelu / ochranné trubky vyzván ke kontrole uložení. Pokud tato organizace provádějící zemní práce neprovede, vyhrazuje si provozovatel distribuční soustavy právo nechat inkriminované místo znovu odkryt.
 - 9. Při záhozu musí být zemina pod kabely řádně udusána, kabely zapískovány a provedeno krytí proti mechanickému poškození. Podkopané kabely sítě elektronické komunikace budou podloženy ve vzdálenosti 1,5 m a zemina pod podložením musí být řádně upěchována. Pro zavěšení kabelu nebude použito sousedních kabelů nebo potrubí. Kabelové spojky budou uloženy vodorovně na můstku. Při práci s vysazováním a podkládáním kabelů stavebník včas vyzve k přítomnosti pracovníka pověřeného společností ČEZ Distribuce, a. s.
 - 10. Bez předchozího souhlasu je zakázáno snižovat nebo zvyšovat vrstvu zeminy nad kabelem.
 - 11. Každé poškození zařízení provozovatele distribuční soustavy musí být okamžitě nahlášeno na bezplatnou linku ČEZ Distribuce 800 850 860, která je Vám k dispozici 24 hodin denně, 7 dní v týdnu.
 - 12. Ukončení stavby musí být neprodleně ohlášeno příslušnému provoznímu útvaru.
 - 13. Po dokončení stavby provozovatel distribuční soustavy nesouhlasí s vyhlášením ochranného pásma nových rozvodů, které jsou budovány, protože se již jedná o práce v ochranném pásmu zařízení provozovatele distribuční soustavy. Případné opravy

nebo rekonstrukce na svém zařízení nebude provozovatel distribuční soustavy provádět na výjimku z ochranného pásma nebo na základě souhlasu s činností v tomto pásmu.

- Z pohledu projednání se správcem OpavaNet jsou požadavky:
 - 1. Nejméně 15 dnů před předpokládaným termínem oznámení zahájení prací písemně nebo telefonicky.
 - 2. Před zahájením prací prokazatelně vyznačení polohy našeho vedení přímo ve staveništi (trase).
 - 3. Prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce s polohou tohoto vedení.
 - 4. Upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku 30 cm uloženého vedení od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci.
 - 5. Upozornění pracovníků, aby dbali při pracích v těchto místech zvýšené opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí a aby ve vzdálenosti nejméně 1 m po každé straně vyznačené trasy vedení nepoužívali žádných mechanizačních prostředků hloubících strojů, sbíječek.
 - 6. Aby odkryté podzemní vedení bylo řádně zabezpečeno proti poškození, a to i třetí osobou.
 - 7. Aby organizace provádějící zemní práce zhutnila zeminu pod vedením před jeho zakrytím – záhozem a vyzvala nás k provedení kontroly zda není toto vedení viditelně poškozeno.
 - 8. Aby při křížení případně souběžích s naším vedením byla dodržena platná norma ČSN 736005 „Prostorová úprava vedení technického vybavení“ a aby při provádění zemních prací byla dodržena platná ČSN 733050 „Zemní práce“.
- Z pohledu projednání se správcem SmVaK jsou požadavky vyplývající z veřejný podmínek pro realizaci a jsou uvedeny v samostatné dokladové části.

g) ochrana stavby podle jiných právních předpisů

K všeobecným povinnostem zhotovitele díla ve vztahu k zajištění bezpečnosti při stavební činnosti patří i úkol zabránit následkům rizik, vyplývajících z drážního provozu, pracuje-li se na provozovaných kolejích, nebo v jejich blízkosti a z prací na elektrifikovaných tratích.

Zhotovitel je odpovědný za řádné a prokazatelné seznámení svých pracovníků s právními předpisy, technickými normami a předpisy Správy železnic, státní organizace, které se týkají bezpečnosti práce a technických zařízení a dbát na jejich dodržování. Rozsah seznámení musí odpovídat obsahu činnosti příslušných pracovníků.

Při všech úkonech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví, je nutno mimo jiné postupovat v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., O zajištění dalších podmínek BOZP, NV č. 591/2006 Sb., O bližších minimálních požadavcích na BOZP na staveništi a jeho prováděcími právními předpisy včetně ustanovení Zákoníku práce č. 262/2006 Sb., týkající se BOZP. Jedná se zejména o proškolení zaměstnanců, kteří provádí takové práce, kde je nutno dodržovat bezpečnostní předpisy.

Jelikož se stavba nachází na pozemku dráhy, je nutno dodržovat rovněž 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“ a SŽ Bp3 „Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace“. Dále je nutné respektovat SŽ R14 „Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic“ a vyhlášky MD č. 101/1995 Sb., Řád pro zdravotní a odbornou způsobilost.

Zaměstnanci zhotovitele stavby vykonávající činnosti, při nichž mohou ovlivnit bezpečnost osob, bezpečnost dráhy, bezpečnost železniční dopravy, plynulost provozování dráhy a drážní dopravy a zaměstnanci dodavatelů, kteří práci organizují, bezprostředně řídí a kontrolují, musí prokázat znalost příslušných předpisů a technologií provozní práce. Tyto znalosti podléhají odborným zkouškám dle,

kteří provádí Odbor provozuschopnosti Správy železnic, státní organizace Odborné zkoušky nenahrazují autorizaci dle zač. 360/1992 Sb. nebo osvědčení o odborné způsobilosti k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení vydávaných orgány státní správy. Dotčené profese souvisejí se stavbou: vedoucí prací na železničním spodku, vedoucí prací na železničním spodku a svršku, vedoucí prací na železničních mostech, objektech s konstrukcí mostům podobnou, vedoucí prací na budovách v blízkosti kolejí a mezi nimi, vedoucí prací pro montáž železničních zabezpečovacích zařízení, vedoucí prací pro montáž sdělovacích zařízení, vedoucí prací na trakčním vedení elektrizovaných tratí, vedoucí prací na ostatních elektrických zařízeních, strojvedoucí speciálního hnacího vozidla, vedoucí prací pro speciální činnost na železničním svršku, vedoucí prací geodetických činností, osoba odborně způsobilá k provádění revizí, prohlídek a zkoušek určených technických zařízení.

Pracovníci dodavatelů, kteří budou provádět činnosti na elektrických technických zařízeních – dle skladby projektové dokumentace se jedná o:

- D.1 Železniční zabezpečovací zařízení,
- D.2 Železniční sdělovací zařízení,
- D.3 Silnoproudá technologie včetně DŘT,
- E.3 Trakční a energetická zařízení,

(určené technické zařízení dle zákona č.266/1994 Sb. o drahách)

musí vedle elektrotechnické kvalifikace dle vyhlášky č.50/1978 Sb., o odborné způsobilosti v elektrotechnice splňovat elektrotechnickou kvalifikaci určenou vyhláškou 100/1995 Sb., kterou se stanoví podmínky pro provoz, konstrukci a výrobu určených technických zařízení a jejich konkretizace (Řád určených technických zařízení).

Vedle dodržování příslušných vyhlášek, předpisů a norem pro realizaci, je nutno akceptovat i základní požadavky na zajištění bezpečnosti práce na staveništi.

Při všech činnostech, jež souvisí s bezpečností a ochranou zdraví při práci se vychází se Zákona č.309/2006 Sb., o zajištění dalších podmínek BOZP, dále z NV 591/2006 Sb., o bližších minimálních požadavcích na BOZP a jeho prováděcích právních předpisů a z NV 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na BOZP s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky.

Při stavební činnosti musí být technologie stavby volena s ohledem na minimalizaci veškerých prací, které by měly negativní dopad na okolní prostředí, zejména hluk, prašnost a vibrace.

Při montáži, provozu a údržbě musí být dodrženy všechny platné normy a směrnice týkající se bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Vedoucí pracoviště je povinen dbát na to, aby pracoviště bylo řádně připraveno a odpovídalo platným bezpečnostním předpisům.

Před nastoupením montérů na montáž je vedoucí pracoviště povinen na pracovišti zajistit odborný dozor při práci. Pokud není na pracovišti mistr nebo vedoucí čety a pracují zde nejméně dva pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí čety nebo jiný pracovník pověřený řízením pracovního postupu prověřit stav bezpečnostního zařízení, poučit zaměstnance o zásadách bezpečnosti práce s přihlédnutím na konkrétní poměry na pracovišti v době směny a zejména upozornit pracovníky na rizikové okolnosti.

Před uvedením zařízení do provozu musí být prověřena správnost zapojení a funkčnost odvodu trakčních a poruchových proudů. O výsledku příslušných zkoušek a komisionálních řízení pro uvádění zařízení do zkušebního provozu a trvalého provozu se provede protokolární záznam.

Všechna nebezpečná místa musí být řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

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.

Při výstavbě vznikne nárok na odběr elektrické energie pro staveniště, jejíž odběr je předpokládán přípojkou ze stavebního ústředí Opava východ.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat stávající přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 5kW.

Provozováním stavby nevznikají potřeby na zvláštní spotřebu médií a hmot. Z charakteru stavby vyplývá, že stavbou nejsou zřizovány žádné objekty, u kterých je nutné řešit hospodaření s dešťovou vodou, produkované množství odpadů, emise a třídu energetické náročnosti budov.

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

Předpokládaný termín zahájení výstavby tedy vychází z harmonogramu výstavby uvedené stavby.

Zahájení stavby	03/2022
Dokončení stavby	06/2022
Předpokládaná doba výstavby (maximální)	6 měsíců

Blíže se organizací výstavby podrobně zabývá samostatná příloha „B.8 Zásady organizace výstavby.“ této zprávy.

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

V současnosti nejsou známy žádné požadavky na předčasné užívání částí stavby. Stavba bude do provozu předávána po ucelených funkčních částech při splnění podmínek pro zahájení provozu.

- Zkušební provoz:
Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. jsou provozní soubory charakteru „stavby dráhy“. Provozní soubory musí mít způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřenou technickobezpečnostní zkouškou a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, tj. vyhlášky č. 177/95 Sb. Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.
- Ověřovací provoz:
Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti Správy železnic, státní organizace schváleno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic, státní organizace. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou do 20 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Stavbou je zřizována drážní infrastruktura, která bude plnit funkci provozované dráhy. Na objekty zřizované touto stavbou nejsou kladeny žádné zvláštní požadavky. Navržené objekty musí být odolné vůči vandalismu, povětrnostním chemickým a biologickým vlivům.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření

Vzhledem ke zvýšené nehodovosti na jednotlivých železničních přejezdech dochází k zahájení programu ke zvýšení zabezpečení jednotlivých problematických přejezdů na celém území ČR, který má být dokončen do roku 2022. V rámci tohoto programu došlo Správou železnic, státní organizace k vytipování jednotlivých přejezdů, na kterých bude snaha o zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech v ČR.

Předmětem této stavby je rekonstrukce přejezdu P7871, který se nachází na železniční trati 307B Hlučín - Opava východ, která se v jeho místě kříží se silnicí III/4642, která v místě přejezdu nese název Těšínská.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P7871 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBI, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Celý železniční přejezd bude komplexně přestavěn a dojde k oddělení pěších od silniční dopravy. Tímto opatřením se významně zvýší bezpečnost chodců a i silniční dopravy. Součástí stavby však bude vybudování nového přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční a železniční dopravy.

Na celém přejezdu k umístění nového výstražného zařízení, které je popsáno v daném PS stavby. Pro zajištění jeho činnosti se upraví stávající přípojky NN pro zajištění jak ovládání, tak napájení nového přejezdového zařízení.

Součástí stavby je i úprava přejezdové konstrukce v místě přejezdu. Ta je prováděna především pro zajištění stability v místě křížení, které je místem vysokého zatížení ve všech směrech, a to jak silniční, tak železniční dopravou. Vzhledem k tomu dojde k úpravě i železničního spodku, aby v době provozování stavby nedocházelo k propadům, nebo jiným degradacím stavby.

Detailní popis jednotlivých PS a SO stavby je součástí dokumentace stavby, která je ve všeobecných částech zpracována v rozsahu DUSP v členění a rozsahu dle přílohy č.10 vyhlášky č.499/2006Sb jako dokumentace pro společné povolení stavby dráhy. Jednotlivé PS a SO stavby jsou navíc rozšířeny o zpracování v rozsahu i ve stupni PDPS v členění rozsahu přílohy č.4 vyhlášky č.146/2008Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

S ohledem na charakter stavby nevznikají žádné nároky na spotřebu tepla nebo teplé užitkové vody. Navýšení odběru elektrické energie je s ohledem na rozsah rekonstrukce osvětlení je zanedbatelné.

c) celková spotřeba vody

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

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

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 541/2020 Sb. Zákon o odpadech, vyhlášky č. 8/2021 Katalog odpadů, vyhlášky 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, případně aktuálně platných vyhlášek či metodických pokynů. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku, kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Konkrétně se množstvím a druhy odpadů zabývá samostatná příloha „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

Veškerý vyzískaný materiál bude předán správci zařízení, který posoudí jeho stav a rozhodne o jeho případném dalším využití nebo likvidaci.

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

Stavba si neklade žádné nároky na kapacitu veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení včetně veřejné komunikační sítě. Stavbou jsou zřizovány nové/doplňovány stávající železniční telekomunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavbou je zřizována převážně drážní infrastruktura. Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o dráhách (266/1994 Sb. ve znění pozdějších změn). Mezi takto určená místa patří například nástupiště, chodníky k nim a prostory čekáren (občanského vybavení v částech určených pro užívání veřejností). Přístup na tato místa upravuje vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Stavbou je zajištěn bezbariérový přístup do všech veřejně přístupných prostor.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Veškerá kabelová vedení, která jsou ohrožena elektromagnetickými indukčními vlivy z energetických vedení, jsou realizována kabely se zvýšenou ochranou vůči těmto vlivům. Současně je tato ochrana zvolena i s ohledem na budoucí elektrizaci trati.

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

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované konstrukce, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Návrh technického řešení v jednotlivých profesích je v souladu se Směrnicí SŽDC č. 30 „Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“ (č. j. 35572/07-OP ze dne 28. 4. 2008) a Směrnicí SŽDC č. 32 „Zásady rekonstrukce regionálních drah“ (č. j. 14936/07-OP ze dne 1. 1. 2008).

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

- **PS 1302 P7871, Výstavba PZS**
Stávající stav

Přejezd „K1“ (P7871) v evidenčním km 27,441 se nachází na jednokolejné trati Opava východ – Hlučín. Přejezd typu AŽD-EA umístěný na křížení se silnicí č.4642/III je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBI - 3. kategorie, s pozitivní signalizací, bez závor a s přenosem informace k výpravčímu do ŽST Opava východ. Na přejezdu jsou vybudovány celkem 4 stožáry výstražníků, každý s jednou světelnou skříní.

Navrhovaný stav

Jednokolejný železniční přejezd P7871 bude v novém stavu zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI elektronického typu s kontrolou stavu přenášeného na pracoviště JOP v ŽST Opava. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, se závorami a s informací, která je předávána obsluhujícímu pracovníkovi.

Přejezd bude z jednotlivých směrů ovládán automaticky jízdou vlaku s využitím stávajících počítačů náprav, které budou umístěny do nových poloh.

V rámci tohoto PS dojde k vybudování nového reléového domku, který bude umístěn v místě přejezdu a bude prefabrikované konstrukce.

V místě přejezdu dojde dále ke zřízení nové kabelizace mezi jednotlivými prvky a nově zřízeným reléovým domkem.

Pro zajištění přenosu indikací bude zřízeno nové napojení přejezdu na kontrolní a řídicí systémy.

D.1.2 Sdělovací zařízení

D.1.2.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK), traťový kabel (TK)

- **PS 1502 P7871 Úprava DOK, TK**

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P7871 na metalickou kabelizaci. Okolo nového RD v současné době prochází kabelová trasa stávajícího metalického TK 5XN0,8. Před RD bude tento TK odkryt a bude na něm zřízena nová odbočná spojka, potřebná pro realizaci výpichu kabelu 10XN0,8 do tohoto RD. Kabely budou ukončeny v RD PZS P7871 v 19" racku. V blízkosti RD bude položena nová kabelová komora, ze které bude do RD položena HDPE trubka (modrá). Od reléového domku směrem na ŽST Kravaře dojde k položení nového traťového kabelu 10XN0,8 a dvou HDPE trubek 40/33 (modrá a černá) do žkm 26,324. Zde bude umístěna nová spojka na TK a kabelová komora, kde budou ukončeny HDPE trubky.

- **PS 1702 P7871, sdělovací zařízení**

Přenosový systém

Pro připojení zařízení v RD PZS bude v rámci tohoto PS provedena výstavba přenosového systému technologické datové sítě. V RD PZS bude osazen L2 switch (24 portů), na který bude připojena technologie PZTS, DDTS ŽDC a případně další. Umístění L2 switchu v RD PZS bude v 19" racku. 19" rack je součástí tohoto PS a kromě L2 switchu bude vybavena vyvazovacím modulem (organizér), rozjišťovacím panelem se zásuvkami a jističi a zdrojem stejnosměrného napájení zálohovaným akumulátorem.

Nový datový switch bude napojen na nový SHDSL modem který bude umístěn v racku v RD. Tento modem bude také umístěn do sdělovací místnosti v ŽST Opava východ a následně propojen na nejbližší aktivní prvek TDS. Přenos dat bude probíhat pouze po TK.

PZTS

V rámci tohoto PS je navrženo chránit RD PZS poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS, dříve nazývaným EZS). Zajištění RD objektů bude provedeno jako dvoustupňové (plášťová a prostorová ochrana).

Pro plášťovou ochranu budou zajištěny vstupní dveře do hlídaného prostoru objektu dveřními magnetickými kontakty v lehkém nebo v těžkém provedení. Prostorové zajištění střežených objektů budou zajišťovat prostorová duální čidla. Pro detekci vzniku požáru budou v jednotlivých vytípaných lokalitách na ústředny PZTS připojeny opticko-kouřové požární hlásiče. Ústředna PZTS bude umístěna v místnosti pro sdělovací zařízení v RD PZS. Součástí ústředny bude i napájecí zálohovaný zdroj s možností dobíjení. Ústředna bude napájena ze sítě 230V/50Hz.

Pro ovládání ústředny budou ústředny doplněny o řídicí moduly pro připojení bezkontaktních čteček s možností identifikace přes služební průkazy Správy železnic.

Systém PZTS bude doplněn o moduly pro dálkovou diagnostiku a parametrizaci ústředny (plná parametrizace PZTS ústředny). Přenos informací z ústředny bude směřován do dohledového pracoviště DDTS ŽDC způsobem uvedeným v Technických specifikacích SŽDC č. TS 2/2008-ZSE.

DDTS ŽDC

Součástí tohoto PS je výstavba systému DDTS ŽDC pro připojení vybudovaných technologií dle technické specifikace TS 2/2008-ZSE v platném znění. Systém DDTS ŽDC z RD bude připojen na stávající integrační koncentrátor (InK) v ŽST Opava. Na InK bude provedena integrace TLS realizovaných v RD PZS (klimatizace, PZTS, aktivní prvky včetně napájecí prvků a další).

Data z InK instalovaných touto stavbou budou integrována na integrační server InS v CDP Přerov a InS Ostrava a budou doplněna klientská pracoviště DDTS ŽDC.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

D.2.1 Inženýrské objekty

• SO 2302 P7871, Přejezdová konstrukce

Stávající stav

Jedná se o úroňový železniční přejezd P7871 v ev. km 27,441 křižující silnici č. III/4642. Šířka přejezdu je 16,8 m a délka 8,0 m. Úhel křížení je dle evidence 124°, volná šířka komunikace 7,5 m. Dovolená rychlost na komunikaci 50 km/hod.

Trať se v řešeném úseku tohoto SO nachází v přímé. V úseku v okolí přejezdu je trať situována v mírně násypovém tělese, kdy plášť tělesa žel. spodku je v úrovni přilehlého terénu. Z vizuálního průzkumu a z vyhodnocení rekonstruovaného úseku nejsou známy vyskytující se poruchy („batačky“, častý rozpad GPK atd.).

Kolej ve sledovaném úseku trati je tvořena z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích a v místě přejezdové konstrukce sestává z kolejnic tvaru S49 na betonových pražcích s tuhým upevněním na žebrových podkladnicích. Přejezdová konstrukce je uvnitř koleje celopryžová a vně koleje s živичným povrchem.

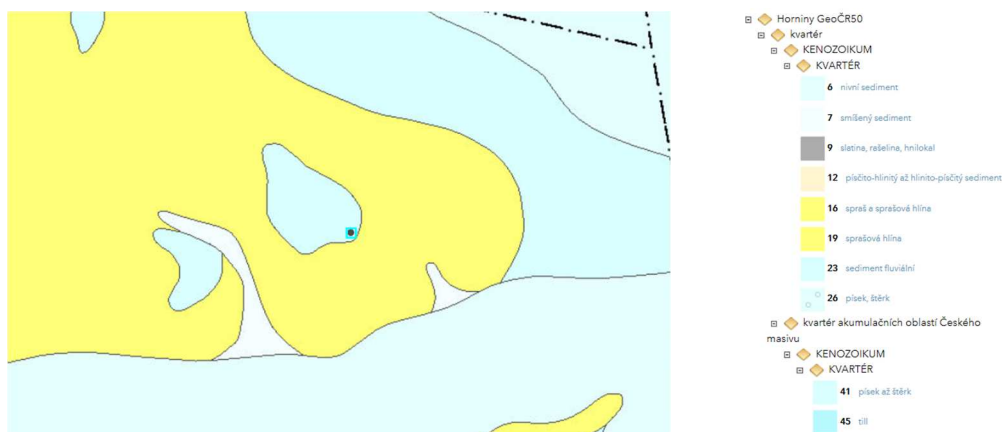
Kolej je ve stávajícím stavu bezstyková. Štěrkové lože je mírně prorostlé vegetací. Max. traťová rychlost řešeného úseku je 60 km/h. Navrhovaný stav:

Stavební část přejezdu bude obsahovat práce na žel. svršku, sanaci žel. spodku vč. odvodnění, a rekonstrukci vozovky komunikace v nezbytném rozsahu vč. přejezdové konstrukce a chodníkové části.

Navržený stav:

Stavební část přejezdu bude obsahovat práce na žel. svršku, sanaci žel. spodku vč. odvodnění, a rekonstrukci vozovky komunikace v nezbytném rozsahu vč. přejezdové konstrukce a chodníkové části.

Demontován bude kolejový rošt v délce 36,0 m, bude odtěženo štěrkové lože a podkladní vrstvy a provedena úprava zemní pláně v patřičném sklonu. Odvodnění pláně bude uskutečněno podélným trativodem zaústěným přes svodné potrubí do vsakovacího objektu (vsakovací bloky). Dle geologických mapových podkladů se v oblasti nachází písek se štěrkem, z tohoto důvodu se uvažuje s kladnými vsakovacími podmínkami. Návrh vsakovacího zařízení srážkových vod je provedena dle ČSN 75 9010. Nicméně vsakovací zkouška s určením koeficientu vsaku bude provedena před realizací akce zhotovitelem stavby..



Obr. Oblast výřezu geologické mapy - modročerný bod přejezd P7871 vč. legendy

Sanace tělesa železničního spodku, resp. zřízení ZKPP u přejezdu vychází z platně vydaného předpisu S4 „Železniční spodek“, resp. dle přílohy 6 „Navrhování pražcového podloží“ a přílohy 24 „Přechodové oblasti tělesa železničního spodku“, pro danou trať platí $E_{min,pl} = 70 \text{ MPa}$ při $E_{pl} = 50 \text{ MPa}$ a méně navazující tratě, nově se uvažuje ve zřízení konstrukční vrstvy ze SŽ tl. 0,2 m s

doplněním podkladní vrstvy ze ŠD stabilizované cementem tl. 0,3 m. Celková tloušťka vrstev vychází z přílohy 25 a čl. 18, který říká že min. tl. ZKPP musí být 0,5 m – bude v projektové dokumentaci splněno. Z místního šetření, kde oblast přejezdu nevykazovala známky porušení (propady, bláťáky atd.), se nepředpokládá, že vzhledem k místním podmínkám a geologickým mapám tloušťka jiného charakteru, případně větší tloušťka vrstev ZKPP, zároveň před cca 1,5 rokem proběhla v oblasti investiční stavba ŘSD – oprava komunikací – komunikace také nevykazuje známky poruchy. ZKPP bude zřízeno pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech v délce min. 5,0 m, hodnota 5,0 m vychází z přílohy 24 čl. 35 (ZKPP se zřizuje na délku 5,0 m od hrany přejezdové konstrukce pro tratě s rychlostí $\leq 120 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1}$). Před konstrukcí ZKPP se z důvodu demolice propustku v ev. km 27,426 navrhuje konstrukce pražcového podloží (KPP), nově se uvažuje ve zřízení konstrukční vrstvy ze ŠD tl. 0,2 m, délky 10,0 m. Nicméně pro ověření bude před realizací akce zhotovitelem stavby proveden geotechnický průzkum.

Po provedení sanace bude na upravenou pláň zřízeno nové štěrkové lože a vložen nový kolejový rošt v délce 45,0 m. Nakonec bude provedena úprava geometrické polohy koleje směrovým a výškovým vyrovnaním. Pod přejezdovou konstrukcí se uvažuje antikorozi úprava. Délka rekonstrukce žel. svršku je ovlivněna demolicí propustku v ev. 27,426.

Volná šířka komunikace na přejezdu je navrhována ve stávajícím šířkovém uspořádání pozemní komunikace. Skladba navržena dle TP 170. Na přejezdu bude nově celopryžová konstrukce vč. zřízení závěrných zídek. Pozemní komunikace bude opatřena vodorovným dopravním značením oddělovacím jízdní pruhy V01a „Podélná čára souvislá“ a vodícími proužky šířky 0,25m – V04 „Vodící čára“. Úhel křížení zůstane stávající. Odvodnění komunikace bude pomocí podélného a příčného sklonu vozovky.

Součástí rekonstrukce přejezdu bude rekonstrukce chodníkové části přes přejezd, z důvodu nového umístění nového zabezpečovacího zařízení, v místě přeložení vznikne mezi chodníkovou částí a komunikací zelený pás. Pochozí plocha (chodníková část) je navrhován v šířce 3,1 m. Chodník bude splňovat požadavky na bezbariérovost.

• SO 2401, P7871, Demolice stávajícího propustku v km 27,426

Stávající stav:

Propustek v ev. km 27,426. Dle SŽ podkladů se jedná o betonovou troubu z r. 1895. Předpokládá se, že se jedná o trubní propustek. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými betonovými čely na vtoku a výtoku. Osa propustku je vedena šikmo na osu koleje. Úhel křížení je 54° (dle podkladů SŽ 60°). Předpokládá se, že trouba propustku je uložena na betonovém základu s betonovou podkladní vrstvou.

Předpokládaná světlá výška propustku je ve stávajícím stavu 800 mm (dle podkladů SŽ 500 mm). V současném návrhu se předpokládá trubní propustek, který není z povrchu viditelný a není dostupná žádná dokumentace.

Z důvodu nedostupných informací a historické dokumentace nelze z určitosti zakreslit hloubku, průměr a způsob založení propustku. Z tohoto důvodu byly nedostupné parametry a rozměry propustku zakreslené pouze jako odhad a tehdy je nutné při plánování demolici stávajícího propustku dbát na touto skutečností.

Navrhovaný stav:

Na základě místního šetření, kde se nepodařilo zjistit žádnou funkčnost, propustek neslouží k převedení vodního toku, nejsou patrné známky vyústění trativodu, svodného potrubí, příkopů pro odvodnění železničního spodku. Současně bylo u Českého hydrometeorologického ústavu prověřeno N-letých průtoků - přirozená plocha povodí k požadovanému profilu propustku tak zanedbatelná, a to z důvodu odvádění srážkových vod z okolního terénu i do obecní kanalizace. Nyní se prověřuje, zda propustek neplní funkci chráničky pro kanalizační troubu anebo není přímo součástí kanalizace. V případě zjištění, že ano, bude řešení upraveno. Na základě vyjádření kanalizační trouba není součástí propustku, ale je vedena v jeho těsné blízkosti. Proto je nutné

dbát ohled na tuto skutečnost a výkopové/bourací práce provádět tak, aby nedošlo k poškození téhle kanalizační trouby, která bude při výkopových parcích vytyčená a také dojde k ochraně téhle stávající sítě.

Na základě dostupných informací je počítáno s demolicí propustku bez náhrady

- **SO 2402, P7871, Demolice stávajícího propustku v km 27,442**

Stávající stav:

Propustek v ev. km 27,442. Dle SŽ podkladů se jedná o betonovou troubu z r. 1895. Předpokládá se, že se jedná o trubní propustek. Propustek je ve stávajícím stavu ukončený rovnými betonovými čely na vtok a výtok. Osa propustku je vedena šikmo na osu koleje. Úhel křížení je 55° (dle podkladů SŽ 60°). Propustek je na straně výtoku opatřen ocelovým zábradlím. Konstrukce zábradlí je uložena na betonové čelo. Předpokládá se, že trouba propustku je uložena na betonovém základu s betonovou podkladní vrstvou.

Předpokládaná světlá výška propustku je ve stávajícím stavu 400 mm (dle podkladů SŽ 500 mm). Dno je zanesené naplaveným materiálem, který zmenšil světlost propustku na minimum (vtok a výtok je zcela neviditelný).

Z důvodu nedostupných informací a historické dokumentace nelze z určitosti zakreslit hloubku, průměr a způsob založení propustku. Z tohoto důvodu byly nedostupné parametry a rozměry propustku zakreslené pouze jako odhad a tehdy je nutné při plánování demolice stávajícího propustku dbát na téhle skutečnosti.

Navržený stav:

Na základě místního šetření, kde se nepodařilo zjistit žádnou funkčnost, propustek neslouží k převedení vodního toku, nejsou patrné známky vyústění trativodu, svodného potrubí, příkopů pro odvodnění železničního spodku a z vyjádření o existenci stávajících sítí nevedou v místě polohy žádné sítě (kanalizace, vodovod atd.). Současně bylo u Českého hydrometeorologického ústavu prověřeno N-letých průtoků - přirozená plocha povodí k požadovanému profilu propustku tak zanedbatelná, a to z důvodu odvádění srážkových vod z okolního terénu i do obecní kanalizace. Propustek pouze převádí vodu z přilehlých silničních příkopů viz obrázky níže, které ale ve stávajícím stavu nejsou navázány na žádné zatrubnění, ani odvod do kanalizace. Z těchto skutečností vyplývá, že voda v silničních příkopech je přirozeně vsakována a z důvodu vybudování nového železničního spodku není důvod propustek zachovávat.

Na základě dostupných informací je počítáno s demolicí propustku bez náhrady.



Obr. Oblast silničního příkopu vpravo ve směru staničení koleje



Obr. Oblast silničního příkopu vlevo ve směru staničení koleje

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Během stavby budou dodržovány obecné požadavky zákona o požární ochraně č. 133/1985 Sb. a vyhlášky o požární prevenci č. 246/2001 Sb. vše v platném znění.

Stavba a jednotlivé PS a SO svým rozsahem nevyžadují podrobnější zhodnocení z hlediska požární bezpečnosti staveb.

Zajištění požární bezpečnosti staveniště a zpracování samostatného požárně bezpečnostního řešení na dílčí pozemní objekty v rámci staveniště a ve smyslu § 28 vyhl. 23/2008 Sb. v platném znění, je povinen zpracovat daný dodavatel stavby.

Reléový domek využitý u přejezdového zařízení bude řešen formou dodávky schváleného výrobku plnící funkci stavby a splňující jednotlivé podmínky požární odolnosti.

Vzhledem k tomu, že technologický objekt bude dodáván v rámci této stavby a při splnění všech podmínek na něj kladených, tak není nutné řešit požárně bezpečnostní prostor.

Reléové domky (dále jen RD) jsou technologické objekty související s provozem železničních přejezdů a jsou umístěny v jejich těsné blízkosti, v izolované poloze od okolní zástavby. Tyto objekty jsou dodávány jako ucelený výrobek, za dodržení podmínek Správy železnic, státní organizace, které předepisují u obvodových konstrukcí (stěny, střechy, podlahy) a dveřních výplní požární odolnost alespoň 30 minut (stěny REI 30 DP1, dveře EI 30 DP1).

Při uplatnění těchto podmínek se v reléových domcích nevyskytují požárně otevřené plochy, od kterých by bylo potřeba stanovovat odstupové vzdálenosti, viz ČSN 73 0802 a požárně nebezpečné prostory nezasahují na cizí objekty, pozemky či sklady. Jelikož jsou domky umístěny mimo zastavěnou oblast, nejsou RD ohroženy ani požárně nebezpečnými prostory od cizí zástavby.

RD byly posouzeny dle vyhl. 246/2001 Sb. §41, odst. 2h) a z hlediska odstupových vzdáleností vyhovují ČSN 73 0802.

Přístupové komunikace

V okolí stavby nedochází k zásadní změně podmínek pro příjezd požární techniky ke stávajícím stavebním objektům. V rámci výstavby nových objektů bude provedeno vybudování (případně oprava stávajících) komunikací umožňujících příjezd požární techniky k těmto objektům. Pokud je přístupová komunikace řešena jako jednopruhová a její délka je větší než 50 m, je potřeba ve smyslu vyhlášky 23/2008 Sb. v platném znění, příloha 3 zřizovat obratiště pro otáčení zásahových vozidel. Nově budované (upravované) komunikace svým provedením musí splňovat požadavky uvedené ve směrnici „Přístupové komunikace a nástupní plochy pro požární účely“ (zpracovatel: Stavebně technický ústav a.s., 1994). Vjezdy do oplocených areálů musí mít minimální šířku 3500 mm a podjezdnou výšku 4100 mm v souladu s požadavky ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804.

Během provádění úprav komunikací v jednotlivých částech stavby je nutno navrhnout taková opatření a pracovní postupy, aby po celou dobu stavby byl ke všem stávajícím objektům zajištěn přístup požárních jednotek a záchranné služby alespoň do normou povolené vzdálenosti (20 m, případně 10 m od vstupu do budovy, viz ČSN 73 0802 a ČSN 73 0804). Všechna omezení provozu na stávajících komunikacích během stavby budou v dostatečném předstihu projednány se zástupci „Integrovaného záchranného sboru“ (HZS, Záchranná služba).

V rámci přeložek komunikací v jednotlivých lokalitách a s tím spojených přeložek inženýrských sítí je nutno podrobně vyhodnotit dopady těchto úprav na zabezpečení stávající zástavby a navrhnout potřebná opatření tak, aby nedošlo u stávajících objektů ke zhoršení podmínek požární bezpečnosti (zajištění příjezdu, nástupní plochy, zajištění požární vody pro hasební zásah – dodržení normových požadavků a požadavků vyhlášky 23/2008 Sb. ve znění pozdějších předpisů (vyhláška 268/2011 Sb.)).

V rámci stavby nejsou rušeny stávající zdroje požární vody, tj. podzemní a nadzemní hydranty, či požární nádrže. Stavbou se nemění podmínky požární bezpečnosti stavby, a tedy nevyžadují dalších opatření.

Hasební zásah bude provádět Hasičský záchranný sbor Správa železnic, státní organizace, případně příslušný veřejný útvar Hasičského záchranného sboru kraje, případně další přizvané jednotky v souladu se stupněm poplachu.

Při realizaci stavby musí být dodrženy veškeré technologické postupy předepsané výrobcí, příslušné normy a vyhlášky související se stavbou, bezpečnost práce a vyjádření orgánů státní správy v rámci stavebního řízení. Každý aplikovaný výrobek musí mít základní deklarované vlastnosti, a to podle protokolu, který je přílohou ke každému certifikátu vztahujícímu se na konkrétní materiál a konkrétní výrobu. Každý materiál bude již od výrobce vybaven technickou dokumentací, která bude jasně určovat nejen technické parametry, ale též technologii zpracování. Materiály technologie uvedené v projektové dokumentaci jsou uvedeny pro určení technického standardu stavby.

Pro zajištění požární bezpečnosti a eliminaci rizika požáru při demoličních a rekonstrukčních pracích za použití řezání plamenem, rozbrušovacími nástroji apod. a při svařecích pracích je nutno, aby byla navržena dodavatelem prací příslušná opatření (požární dozor při práci a následná dohlídka na pracovišti po skončení prací v souladu s požadavky vyhlášky 87/2000 Sb., vybavení pracoviště prostředky požární ochrany - PHP, pokrývka v nehořlavé úpravě) a vhodný technologický postup s ohledem na druh prostředí a hořlavost konstrukcí a materiálů v dané lokalitě.

Při provádění řezání - dělení materiálu, při jeho svařování či při pracích s využitím otevřeného ohně musí být dodrženy podmínky R14 - Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Požadavky na provedení a předání stavby do užívání

Vstupy kabelů do objektů ze šachty, jakož i při prostupu požárně dělící konstrukcí, budou utěsněny požárně odolnou hmotou s odolností EI 60 (lze zpřesnit podle požární odolnosti konstrukce, kterou kabely prostupují), třída reakce na oheň nejméně taková, jakou má konstrukce, kterou kabely prostupují.

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o

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

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.

Tyto požadavky na zajištění potřebné míry požární bezpečnosti se promítnou také do ostatních částí projektové dokumentace a příslušných provozních souborů.

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost REI 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 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)“

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

b) ochrana před bludnými proudy

Stavbou jsou navrhovány prefabrikované propustky, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí ukončení propustků musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

c) ochrana před technickou seizmicitou

Stavbou nejsou navržena žádná ochrana před technickou seizmicitou předmětné stavby ani objektů v okolí stavby.

d) ochrana před hlukem

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protihluková opatření.

e) protipovodňová opatření

Na základě charakteru stavby nejsou v oblasti stavby navrhována žádná protipovodňová opatření.

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

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území je oblasti s výskytem metanu. Stavbou tedy nejsou navrhována žádná opatření vůči těmto vlivům.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavbou se nijak nemění stávající napojovací místa technické infrastruktury.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavbou se nijak nemění připojovací rozměry, výkonové kapacity ani délky.

c) popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky

Předmětem stavby je výstavba nového přejezdového zařízení v dané lokalitě. Na obou koncích úprav dochází k napojení na stávající železniční trať. Napojení na stávající silniční infrastrukturu zůstává zachováno beze změn.

Veškeré veřejně přístupné prostory rekonstruované železniční infrastruktury budou bezbariérově dostupné pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Jedná se zejména o nástupiště a přístupy k němu.

V rámci stavby nejsou navrhována žádná nová parkovací stání. Předmětem stavby není ani zřizování nových stezek pro pěší a cyklisty.

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

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

Trať Hlučín – Opava východ má č 796 00 (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální). Trať je součástí regionální dráhy. Trať je v celé délce jednokolejná s provozem v nezávislé trakci. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Trať má dle knižního jízdního řádu číslo 317 (Opava – Hlučín a zpět), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 307B (Hlučín – Opava východ).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u vlaků dálkové osobní dopravy na 190 m
- u vlaků regionální osobní dopravy na 80 m
- u vlaků nákladní dopravy na 400 m (největší povolená délka vlaku 430 m)

Základní parametry trati:

- maximální traťová třída zatížení:
 - C3 (20,0 t na nápravu a 7,0 t na běžný m) s přidruženou rychlostí 60 km.h-1
- skupina přechodnosti 1
- průjezdný průřez GC

Trať je v předmětném úseku pokryta rádiovým spojením SRV-42 a GSM-R (pouze v úseku Opava zastávka z. – Opava východ).

Řešený traťový úsek se nachází v Moravskoslezském kraji, spadá do obvodu SSV, OŘ Ostrava, PO Ostrava.

Traťová rychlost a zábrzdná vzdálenost ve stávajícím stavu

Nejvyšší traťová rychlost činí v úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ 60 km.h-1 se zábrzdou vzdáleností 700 m.

Traťová rychlost v úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ				
Rychlostní profil	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₀₀ [km.h ⁻¹]	V ₁₃₀ [km.h ⁻¹]
Směr	Sudý		Lichý	
	ŽST Kravaře ve Slezsku			
	60	---		---
26,280	30	---		---
26,470	60	---		---
28,638	50	---	60	---
	ŽST Opava východ			
		---	50	---

Rychlosti v₁₃₀, v₁₅₀ a v_{nk} nejsou zavedeny.

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Úsek Kravaře ve Slezsku – Opava východ je zřízeno traťové zabezpečovací 1. kategorie, telefonické dorozumívání.

Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Kravaře ve Slezsku			
P7863	21,924	Místní komunikace	PZS 3SNI
P7864	22,075	Místní komunikace	PZS 3SNI
P7865	23,695	Účelová komunikace	kříže
P7866	24,342	III/0468	PZS 3ZBI
P7867	24,875	Účelová komunikace	kříže
P7868	25,272	I/56	PZS 3ZBI
P7869	26,334	Účelová komunikace	kříže
P7870	26,463	Místní komunikace	kříže
P7871	27,441	III/4742	PZS 3SBI
P7872	27,691	Místní komunikace	kříže
ŽST Opava východ			

Na traťovém úseku se nachází celkem 10 přejezdy, podbarvený spadá do obvodu stavby.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Kravaře ve Slezsku – Opava východ	14	VI	12	VIII-IX

Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů v úseku Kravaře ve Slezsku – Opava východ												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Kravaře ve Slezsku – Opava východ	1	0,910	0,021	1,05	1,02	1,15	1,00	1,00	0,956	0,025	0,981	6

Rozsah dopravy a dopravní technologie ve stávajícím stavu

Rozsah dopravy pochází z grafikonu vlakové dopravy, který byl platný v době zpracování dokumentace, tj. GVD 2020 / 2021, platný od 15. prosince 2020.

Počty vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os	22 / 21	22 / 21	22 / 21	22 / 21	22 / 21	21 / 20	20 / 19
Osobní celkem	22 / 21	22 / 21	22 / 21	22 / 21	22 / 21	21 / 20	20 / 19
Mn	0 / 1	1 / 1	0 / 1	1 / 1	0 / 1	0 / 0	0 / 0
Nákladní celkem	0 / 1	1 / 1	0 / 1	1 / 1	0 / 1	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	22 / 22	23 / 22	22 / 22	23 / 22	22 / 22	21 / 20	20 / 19

Vlaky v tabulce jsou uvedeny v pořadí sudý / lichý směr.

Osobní doprava

Objednatelům vlaků regionální dopravy je Moravskoslezský kraj zastoupený společností KODIS. Všechny vlaky Os jsou integrovány v rámci ODIS.

Linky osobních vlaků

Linka **S11 Opava – Hlučín** je provozována v taktu 60 / 60 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny motorovým voze řady 809 nebo 810 a motorovou jednotkou řady 814.

Nákladní doprava

Rozsah nákladní dopravy zahrnuje pravidelné vlaky GVD a zohledňuje kalendář jejich provozu. Vlaky jedoucí ad-hoc, které jsou objednávány dopravcem dle potřeb přepravce / možností dopravce, nejsou v GVD zaneseny, proto nejsou v přehledu zohledněny.

Trať je obsluhována Mn vlaky.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy

Základní tvarové řešení drážního tělesa je definováno interními předpisy dráhy, jako jsou např. Vzorové listy železničního spodku. V zásadě se jedná pouze o úpravy související s navázáním drážního tělesa na stávající terén.

Jednotlivé úpravy budou prováděny v souladu s ČSN 839061 (839061) Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích.

b) použité vegetační prvky

V rámci realizace stavby se předpokládá ochránit všechny nově realizované plochy tak, aby nedocházelo k půdní erozi a ohrožení provozního stavu. Jedná se zvláště o aplikaci hydroosevu, či technických textilií s travním semenem.

c) biotechnická, protierozní opatření

Z terénního průzkumu a pedologických sond provedených na zemědělské půdě zájmového území vyplývá, že řešené území je charakteristické zastoupením kambizemí modálních, fluvizemí oglejených a fluvizemí modálních. Kambizemě jsou půdy, které se mohou vyvíjet jak na magmatických, metamorfických a zpevněných sedimentárních horninách, tak i na nezpevněných lehčích až středně těžkých sedimentech. Humus v ornicích se pohybuje od nízkých až do vysokých hodnot. Stejně tak kvalita humusu je značně široká. Fluvizemě jsou půdy charakteristické pouze fluvickými znaky (vrstevnatost, nepravidelné rozložení organických látek). Vytváří se v nivách řek a potoků z povodňových sedimentů. Obsah humusu v ornicích je středně vysoký až vysoký s poměrně dobrou kvalitou.

Na dotčených pozemcích z důvodu místních podmínek a historických souvislostí nepřichází v úvahu ovlivnění stávajících, nebo navrhování jakýchkoli protierozních opatření. V rámci předmětné stavby nejsou samostatně řešena žádná protierozní opatření. Stavba nezasahuje do žádných stávajících protierozních opatření.

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

Součástí samostatné přílohy „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

B.7 Ochrana obyvatelstva

V rámci stavby se nezřizuje ani neruší žádné objekty ochrany obyvatelstva.

B.8 Zásady organizace výstavby

V rámci stavby dojde k několika výlukám/uzavírkám, a to jak z pohledu železničního provozu, tak i silničního provozu v následujícím rozsahu.

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 nebylo zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Železniční doprava

V rámci železniční dopravy bude docházet k výměně železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce. Tyto úpravy si vyžádají nickolejný provoz, který je definován na dobu 5 dnů. Po tuto dobu bude zavedena náhradní autobusová doprava u všech vlaků v plném rozsahu.

V rámci této výluky bude realizována i úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu.

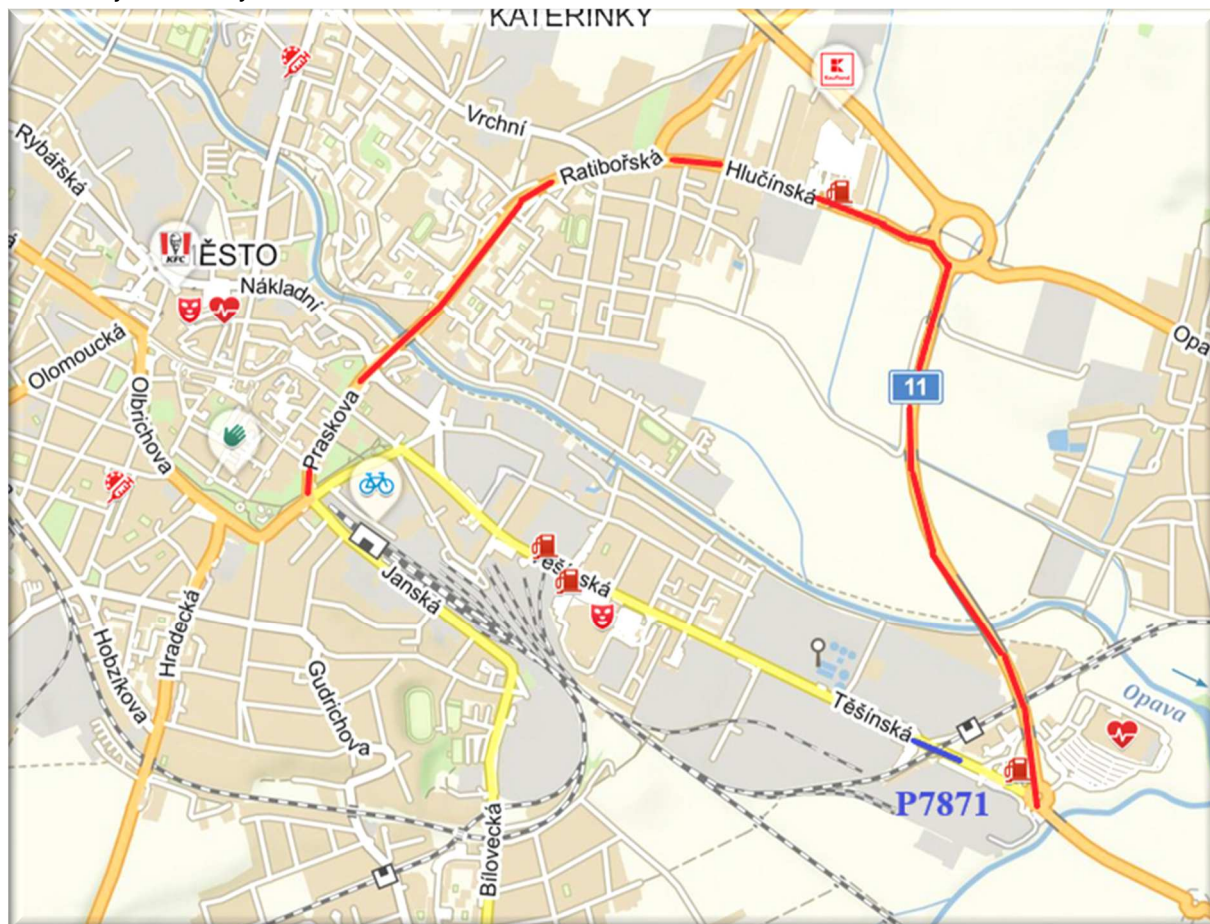
Silniční doprava

Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 5dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P7871. Silniční osobní doprava bude vedena náhradní objízdnou trasou, a to ve směru do ulic Praskova, Ratibořská, Hlučinská a I/11.

V místě přejezdu v ulici Těšínská bude zřízena dopravní značka - Zákazová - Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech), B1.

Na vjezdech na tuto silnici bude zřízena dopravní značka - Informativní - Slepá pozemní komunikace, IP10a s definicí objízdné cesty.

Zákres objízdné trasy



a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,

V rámci stavby dojde ke zřízení mobilní elektrocentrály po dobu zajištění přípojky NN, která je realizována touto stavbou. Zbylé spotřeby jednotlivých médií budou zajištěny návozem na stavbu v době přípravných prací.

b) odvodnění staveniště,

Vzhledem k charakteru stavby a jejího minimálního rozsahu se nepředpokládá problematika s odvodněním staveniště, které má zajištěno odvodnění v rámci železničního spodku již ve stávajícím stavu.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Stavba je plnohodnotně napojena jak na silniční, tak železniční infrastrukturu. Zhotovitel naveze veškeré objemné prvky formou železniční dopravy před zahájením stavby a zajistí jejich uložení v místě stavby.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Stavba se bude odehrávat na drážních pozemcích a pozemcích určené k provozování drážní dopravy. Hlavní stavební činnost bude probíhat mezi 7:00-21:00hodinou při dodržení hlukového limitu 65dB. Případné práce mezi 6:00-7:00 a 21:00-22:00hodinou nesmí překročit 60dB v osídleném území, tedy do vzdálenosti cca 150m od obydlí. V nočních hodinách, tedy mezi 22:00-6:00 se nepředpokládají stavební úpravy, případně se souhlasem orgánů ochrany veřejného zdraví.

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

Vzhledem k tomu, že se jedná o železniční trať, předpokladem je, že v rámci pravidelné údržby správcem železnice je zajištěno její provozuschopnost, a to formou zajištění rozhledových poměrů na přejezdů a pro strojvedoucího na širé trati.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

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

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Definováno v samostatné části B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana, která je přílohou této zprávy.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Definováno v samostatné části uvedené v dokladové části.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

V rámci dopravně inženýrských opatření je nutné postupovat dle požadavků správců komunikací a v součinnosti s Policií ČR.

n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,

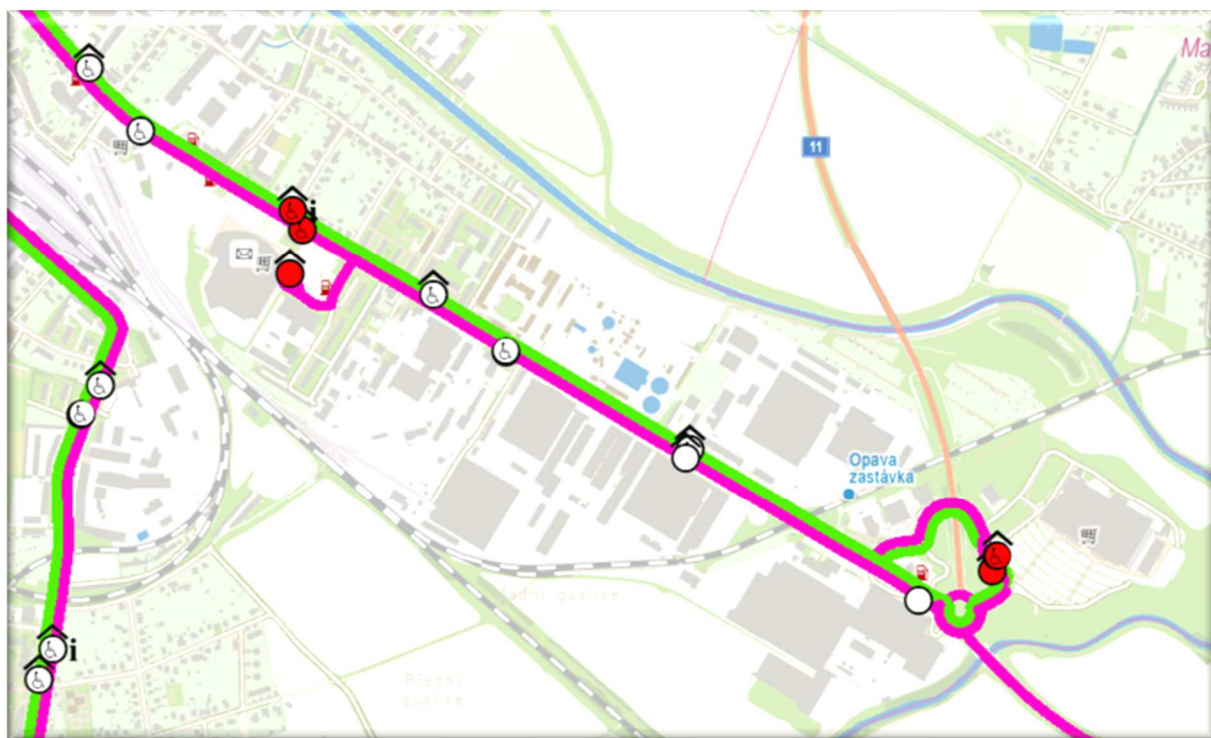
Definováno v samostatné části BOZP stavby

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

Definováno v kapitole B.2.1.i

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Přes přejezd nebude možné po dobu 5dnů provozovat silniční dopravu. Vzhledem k tomu je nadefinována objízdná varianta pro veřejnou silniční dopravu, která bude vedena přes sousední ulice.



Vzhledem k uzavření přejezdu P7871 dojde k dočasnému uzavření, respektive znepřístupnění jednotlivých zastávek a k nutnosti změny trasování některých linek MHD, bude se jednat o:

211, 214, 220, 228, 229, 257, 263, 264, 270 – autobusové linky

203, 209, 210 – trolejbusové linky

Vzhledem k uzavření přejezdu bude nutná změna trolejbusových linek za autobusové vzhledem k tomu, že přejezd bude z části zpřístupněn pro veřejnou dopravu v kyvadlovém průjezdu přes půlku komunikace bez omezení provozu.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Definováno v celkové situaci stavby v části C Situační výkresy. Staveniště je dostupné i z pohledu železniční dopravy, která by měla být upřednostněna před silniční dopravou. Zařízení staveniště je poměrně malého rozsahu, ale lze využít i jednotlivé plochy v místě zastávky Bolatice.

B.8.2 Výkresy

Nedokládají se

B.8.3 Harmonogram výstavby

Stavba je rozdělena dle jednotlivých postupů uvedených v bodě B.8.4. Vzhledem k tomu, že se jedná o několik staveb, které jsou vzájemně provázané, je nutné harmonogram stavby tvořit společně s ostatními stavbami. Vzhledem k tomu je nadefinován následující harmonogram staveb definovaný dle týdnu v roce 2022.

Stavba přejezdu	Měsíc roku 2022																																															
	3					4					5					6					7					8					11																	
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	44	45	46	47	48																
P2096	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4													

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

- 1. Přípravné práce** - jedná se o zřízení jednotlivých deponií materiálů (kabelizace, žlaby, přejezdové konstrukce v místě zařízení staveniště). V rámci přípravných prací budou prováděny jednotlivé kabelové trasy, a to zřízení výkopů v podobě sond a dalších částí.
- 2. Výluky** – jedná se o části stavby, které je nutné realizovat v podobě výluky železniční a silniční dopravy. Tedy z pohledu stavby období o délce cca 5 dnů. Po tuto dobu dojde k demontáži přejezdových konstrukcí a osazení reléových domků a dalších částí, které mohou výrazně omezovat, či ohrožovat bezpečnost silničního a železničního provozu.
- 3. Aktivace** – jedná se o závěrečnou část stavby, kdy dochází k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, případně jedná se o dobu, pro kterou je toto zařízení připravováno k aktivaci.
- 4. Předání stavby** – jedná se již o dokončování jednotlivých činností, a to je plná kolaudace stavby a odstranění vad a nedodělků, a to včetně zajištění dokumentace skutečného provedení stavby. Zde je však nutné si uvědomit, že skutečné provedení je nutné předat jako celek v traťovém úseku včetně souvisejících staveb!

B.8.5 Bilance zemních hmot

Jsou uvedeny v příloze B.6., případně v rámci SO a PS s definicí jejich vzniku. Z pohledu charakteru stavby se jedná o zanedbatelné množství.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Odvodnění železničního spodku je řešeno pomocí příkopů, trativodů nebo příkopovými žlaby. Standardně jsou k odvodnění kolejiště navrženy otevřené příkopy, které jsou vyprofilovány a výškově upraveny tak, aby odpovídaly nově navržené niveletě dle podélného profilu a zajišťovaly odvodnění navržených sanačních vrstev, zářezových a násypových svahů. V místě železničního přejezdu je odvodnění vrstev pražcového podloží zajištěno pomocí stávajícího trativodu. V místech, kde stísněné poměry nedovolily použít standardní odvodnění pomocí otevřených příkopů, je navrženo použití prefabrikovaných příkopových žlabů (UCH). Dešťové vody z uvedeného systému odvodnění je navrženo vyústit v místě propustků a dále do přilehlé vodoteče.