

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	09.01.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	####

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

Zhotovitel díla: Adresa: Kontakt:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 00 Praha 3 T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
Zhotovitel části / objektu: Adresa: Kontakt:	SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 00 Praha 3 T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz		
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Raibr	Specialista:	#####

Název stavby / akce:		Výstavba PZS (P4374) v km 25,603 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku										Označení (S-kód):		S622000392											
												Zakázka:		21-011.208											
Název části:		Souhrnná technická zpráva										Označení části:		B											
Název objektu:		-										Číslo objektu / komplexu:		-											
Název přílohy:		-										Číslo přílohy:		-											
Název dílčí částí přílohy:		-										-		-											
Odpovědný projektant:		Zpracovatel přílohy:				Měřítko:				-				Stupeň dokumentace:											
Ing. Martin Raibr		Ing. Martin Raibr				Formáty:				xA4															
Kraj:		Katastrální území:				TUDU:				Smluvní datum zpracování:															
Olomoucký		Dle TZ				Dle TZ																			
S-kód:		Stupeň dokumentace:				Část:				Objekt:				Podobjekt:				Příloha:				Revize:			
S 6 2 2 0 0 0 3 9 2		- D U S P				- B X X X X X				- X X X X X X X X X X				- X X				- X - X X X X				- 0 0 1			



Projekty
Inženýring
Konzultace

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

„VÝSTAVBA PZS (P4374) V KM 25,603 TRATI LIPOVÁ LÁZNĚ – JAVORNÍK VE SLEZSKU“

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 09/2021

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.	6
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	6
h)	poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.	6
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	6
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	7
l)	územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě	7
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	9
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.	11
i)	základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	11
j)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	11

k)	orientační náklady stavby	12
B.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	12
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	12
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	12
B.2.3	Celkové technické řešení	12
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.....	12
b)	celková spotřeba vody	13
c)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	13
d)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	13
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	13
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	14
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení	14
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů	14
B.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	14
B.2.7	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	17
B.2.8	Úspora energie a tepelná ochrana.....	19
B.2.9	Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....	20
B.2.10	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	20
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží	20
b)	ochrana před bludnými proudy	20
c)	ochrana před technickou seizmicitou.....	20
d)	ochrana před hlukem	20
e)	protipovodňová opatření	20
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.....	20
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	20
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	20
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	20
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	20
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	21
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby	21
b)	zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních	23
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	24
a)	terénní úpravy	24
b)	použité vegetační prvky	24
c)	biotechnická, protierozní opatření	24
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	24
B.7	Ochrana obyvatelstva	24
B.8	Zásady organizace výstavby.....	25
d)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	26
e)	odvodnění staveniště,	26
f)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	26
g)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	26
h)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	27

i)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	27
j)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	27
k)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	27
l)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	27
m)	ochrana životního prostředí při výstavbě,	27
n)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	27
o)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,	27
p)	zásady pro dopravní inženýrská opatření,	27
q)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	27
r)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,	27
s)	požadavky na výluky veřejné dopravy	27
t)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	27
B.8.2	Výkresy.....	27
B.8.3	Harmonogram výstavby	28
B.8.4	Schéma stavebních postupů.....	28
B.8.5	Bilance zemních hmot.....	28
B.9	Celkové vodohospodářské řešení.....	28

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 23,468 do km 0,694 (km 25,903=km0,187) s távajícího traťového úseku Velká Kraš – Javorník ve Slezsku v místě přejezdu se mění kilometráž vzhledem k minulosti vedení trati ve směru na Polsko.

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

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 BERNARTICE	ÚZEMNÍ PLÁN	09.2017

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

Geologicky se oblast stavby nachází na území Českého masivu. Z hornin stáří miocénu se v oblasti nachází zejména písky, štěrky, jíly a lignitové slaje

Z hlediska regionálního geomorfologického členění (Demek a kol., 1987) náleží zájmové území do následujících geomorfologických jednotek (od nejvyšší k nejnižší):

- Systém: Hercynský
- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Krkonošsko-jesenická soustava
- Podsoustava (oblast): Krkonošsko – jesenické podhůří
- Celek: Vidnavská nížina

Nachází se v útvaru podzemních vod základních vrstev Krystalinikum severní části Východních Sudet – severozápadní část (ID 64312). V tomto území je vymezen hydrogeologický rajón základních vrstev 6431 Krystalinikum severní části Východních Sudet.

V místě stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Zájmové území stavby neleží v Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) a není v kontaktu s žádným ochranným pásmem vodního zdroje ani s ochranným pásmem přírodního léčivého zdroje (OPPLZ).

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 „Dokladová část 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 požívající 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 poddolovaná území.

Zájmové území stavby leží v úředně stanoveném záplavovém území Vojtovického potoka. Záplavové území stanovil Krajský úřad Olomouckého kraje veřejnou vyhláškou pod č.j. KUOK 58083/2014 v roce 2014.

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

Stavba se odehrává na stávajících dražních pozemcích.

Stavba nemá žádný vliv na okolní stavby.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Vojtovický potok od pramene po státní hranici (HOD 1010).

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí 3. řádu Pravostranné přítoky Kladské Nisy v Jeseníku (ČHP 2-04-04), v dílčích povodích 4. řádu Lánský potok (ČHP 2-04-04-0290-0-00), (Vojtovický potok (ČHP 2-04-04-0290-0-00) a Gotartovický potok (ČHP 2-04-04-0300-0-00).

Zájmové území stavby překračuje koryto vodního toku Vojtovický potok (ID 10100371). Do koryta nebude zasahováno žádným stavebním objektem, kabely zabezpečovacího a sdělovacího zařízení budou uloženy na mostní římsě, v místě bude prováděna úprava železničního svršku – směrové a výškové vyrovnání geometrické polohy koleje

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V rámci stavby nejsou prováděny asanace ani demolice stávajících objektů.

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

Zeleň, např. na plochách ZS bude zachována a v případě možného poškození ošetřena dle ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích. Nutné bude chránit stromy před mechanickým poškozením vozidly a stavebními stroji. Ochráněna bude kořenová zóna stromů, kterou tvoří hranice linie koruny zvětšená o 1,5 m. Pokud nebude možné zajistit ochranu celé kořenové zóny, bude obedněn kmen do výšky alespoň 2 m. Koruna stromů v případě jejího ohrožení bude ochráněna vyvázáním větví nahoru. Místa úvazků budou vypodložena vhodným materiálem.

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

Stavbou nedochází k dočasným záborům zemědělského půdního fondu nad 1 rok ani trvalým záborům zemědělského půdního fondu. Pozemky určené k plnění funkce lesa nejsou stavbou 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 SO NN napojena v místě přejezdu na přípojku, která bude vedena přípojkou NN ze stávajícího rozvaděče RO, který je v současném stavu po rekonstrukci.

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, na kterou budou navazovány další opravné práce pro zajištění provozuschopnosti trati. V současném stavu a pro tuto stavbu se nepředpokládá vazba na jiné stavby, kromě koncepčních staveb na síti Správy železnic, státní organizace jako jsou stavby GSM-R, ETCS atd.

Stavbu je však nutné koordinovat s aktuálně zpracovávanými, investičními, opravnými a údržbovými akcemi a stavbami již ve stádiu v realizaci, případně ve stádiu zahájení realizace v období provádění díla dle harmonogramu prací a to i cizích investorů.

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

Stavba je umístována na pozemky v katastrálním území:

- Bernartice u Javorníka [602825]

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle geodetické dokumentace stavby

Další úpravy budou probíhat ve vnitřní části jednotlivých technologických budov a reléových domků, kde budou prováděny úpravy zapojení ve stávajících prostorách zabezpečovacího zařízení a dopravních kanceláří.

Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „E.1.4 - Geodetický podklad pro projektovou činnost“.

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 pokládané 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.

Lipová Lázně - Javorník ve Slezsku

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	312D	Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	295	Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku
Začátek trati:		Lipová Lázně (km 31,082)
Konec trati:		Javorník ve Sl. (km 5,392)
Typ trati:		jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost:	400m	
Největší povolená délka vlaku	114m	(Velká Kraš-Javorník ve Slezsku)
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	114m	
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	-	
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	30m	
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	60km/hod	
Trakční soustava:	Nezávislá,	
Kategorie dráhy:	Regionální	
Začátek stavby:	Km 23,468	
Konec stavby:	Km 0,694 (km 25,903=km0,187)	

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 v budoucích stavbách. Tato stavba zvýšení rychlosti neumožňuje, ale technologické zařízení dodávané touto stavbou umožňuje vyšší rychlosti po dokončení opravy kolejí v navazujících stavbách.

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

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 dostatečným časovým předstihem dodat veškeré potřebné podklady pro změnu ZDD a TTP.
- O výluky či omezení dopravy je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2.

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, které 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 související 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 čtyři 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 čtyři 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 od distributora elektrické energie v místě přejezdu.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat nové přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 2kW.

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

Stavbu musí být realizována v souběhu s nepřetržitou výlukou, která navržena pro potřeby navazujících staveb. Předpokládaný termín zahájení výstavby tedy vychází z harmonogramu výstavby uvedené stavby.

Zahájení stavby	06/2022
Dokončení stavby	11/2022
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 30 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 nepřijatelného 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 P4374, který se nachází na železniční trati 312D Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku dle TTP a dle sešitového jízdního řádu 295 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku. Jedná se o úrovnňové křížení se silnicí III. třídy č.4573.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P4374 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBL, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující silnici ve více jak 90% své šíře. Celý železniční přejezd bude komplexně přestavěn, a to včetně přilehlých částí odvodnění. 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 zřídí nové přípojky NN na stávající rozvody v místě zastávky. Pro zajištění jak ovládání, tak napájení nového přejezdového zařízení bude položena nová závislostní kabelizace a kontroly o stavu přejezdu budou přenášeny na přejezdníky a tato informace je tedy předávána strojevedoucímu.

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 spotřeba vody

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

c) 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.

d) 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

S ohledem na specifické charakteristiky prefabrikovaných propustků (nosná konstrukce se skládá ze samostatně působících prostorových dílů relativně malých rozměrů s uzavřenou konstrukcí, výztuž prefabrikátů tvoří po obvodu uzavřenou klec, jednotlivé prefabrikáty jsou navzájem odděleny styky s možností jejich elektrické izolace – pryžové těsnění spojů) se sekundární opatření proti bludným proudům u těchto objektů 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.

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 1303, P4374, výstavba PZS Stávající stav

V rámci stavby „Výstavba PZS (P4374) v km 25,603 Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“ dojde ke změně zabezpečení přejezdu P4359. Jedná se o jednokolejný přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“.

Navrhovaný stav

Jednokolejný železniční přejezd P4374 bude v novém stavu zabezpečen nový přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBL elektronického typu s kontrolou stavu přenášeného na přejezdníky. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, se závorami a s informací, která je předávána strojvedoucímu.

Přejezd bude z obou směrů ovládán automaticky jízdou vlaku s kontrolou stavu přejezdu pomocí přejezdníků X249 a OX256, který bude ve směru od Javorníku ve Slezsku doplněn neproměnným přejezdníkem X04.

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 využito GSM modulu s přenosem na udržující místo. V rámci stavby dojde také k provázání systému zabezpečovacího zařízení se přejezdem

P4372, který bude realizován související stavbou „Doplnění závor na PZS (P4372) v km 23,468 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“, která bude dokončena v předstihu.

Součástí stavby přejezdu P4372 bude také úprava zabezpečení vlečky na trati, která bude upravena v rozsahu nového zabezpečovacího zařízení s ohledem na zabezpečení přejezdu P4374.

D.1.2 Sdělovací zařízení

D.2.1.5 Dálkový kabel (DK), dálkový optický kabel (DOK), závěsný optický kabel (ZOK)

PS 1503, P4374 Úprava TK

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P4374 na metalickou kabelizaci. Okolo nového RD PZS v současné době není provozována žádná kabelizace. V rámci tohoto PS dojde k položení nového metalického kabelu 10XN0,8 a tří HDPE trubek v celém úseku stavby. Nově položený metalický kabel ve směru na ŽST Javorník nebude propojen s žádnou stávající kabelizací a bude připraven pro následující investiční akce. HDPE trubky budou ukončeny v nově položené kabelové komoře na konci stavby. Ve směru na ŽST Velká Kraš bude naspojován nově položený metalický kabel spolu s HDPE trubkami na nově budovaný TK 10XN0,8 a HDPE trubky budované v rámci stavby: „Doplnění závor na PZS (P4372) v km 23,468 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“.

V blízkosti RD PZS dojde k výpichu pomocí kabelu 10XN0,8 z nově položeného TK, který bude ukončen v RD PZS P4195 v 19“ racku. Ve stejném místě se navrhuje vybudovat novou kabelovou komoru, ze které bude do RD PZS položena HDPE trubka (modrá).

D.1.2.7 Jiné sdělovací zařízení (strukturovaná kabeláž, hodinová zařízení, ...)

PS 1702 P4359, sdělovací zařízení

Přenosový systém

Pro připojení zařízení v RD PZS P4195 bude v rámci tohoto PS provedena výstavba přenosového systému technologické datové sítě. V RD PZS bude osazen L2 switch (24 portů) s SFP moduly, na který bude připojena technologie PZTS, DDTS ŽDC. Umístění L2 switchu v RD PZS bude v 19“ racku. 19“ rack je součástí tohoto PS a kromě L2 switchu bude vybaven 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 19“ racku v RD PZS. Přenos bude realizován po metalické kabelizaci do ŽST Lipová Lázně. V rámci staveb: „Doplnění závor na PZS (P4372) v km 23,468 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“ „Výstavba PZS (P4359) v km 17,357 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku“. Bude pomocí SHDSL modemů vybudován přenos do ŽST Žulová, kde bude přenos pokračovat po stávajícím přenosovém systému do ŽST Lipová Lázně.

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 vytipovaných 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 ústředen 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 ústředen (plná parametrizace PZTS ústředen). 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. Bude doplněn stávající integrační koncentrátor DDTS ŽDC (InK) v ŽST Jeseník. 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 Ostravě, kde budou doplněna klientská pracoviště DDTS ŽDC.

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.3 Železniční přejezdy

SO 2303, P4374, přejezdová konstrukce

Stávající stav:

Jedná se o úroňový železniční přejezd P4374 v ev. km 25,603 křižující silnici č. III/4573. Šířka přejezdu 4,9 m a délka 5,0 m. Úhel křížení je dle evidence 85° (dle zaměření 89°), volná šířka komunikace 4,2 m. Dovolená rychlost na komunikaci 30 km/hod.

Trať se v řešeném úseku tohoto SO nachází v oblouku s $R=180,2\text{m}$ a s převýšením $D=88\text{mm}$. V řešeném úseku je trať situována v mírném násypovém tělese, kdy pláň tělesa žel. spodku je pod úrovní přilehlého terénu. Z vizuálního průzkumu a z vyhodnocení rekonstruovaného úseku nejsou známy vyskytující se poruchy („blaťáky“, 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 dřevěných pražcích s tuhým upevněním na rozponových podkladnicích, přejezdová konstrukce je živíční z asfaltového betonu. Kolej je ve stávajícím stavu bezstyková. Šterkové lože není prorostlé vegetací. Max. traťová rychlost je 60 km/h.

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.

Demontován bude kolejový rošt v délce 25,0 m, bude odtěženo štěrkové lože a podkladní vrstvy a provedena úprava zemní pláň v patřičném sklonu. Odvodnění pláň bude uskutečněno podélným trativodem zaústěným přes svodné potrubí do stávajícího příkopu.

Sanace tělesa železničního spodku, resp. zřízení ZKPP u přejezdu, se uvažuje ve zřízení konstrukční vrstvy ze SĎ tl. 0,2 m s doplněním podkladní vrstvy ze ŠD stabilizované cementem tl. 0,3m. ZKPP bude zřízeno pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech v délce 5,0 m na pravé straně v směru staničení, na levé straně kvůli umístění propustku v těsné blízkosti silnice jenom na délku 2,46m. 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. Nakonec bude provedena úprava geometrické polohy koleje směrovým a výškovým vyrovnaním. Pod přejezdovou konstrukcí se uvažuje antikorozi úprava.

U rekonstrukce vozovky přejezdu se navrhuje úprava šířkového uspořádání a nově bude volná šířka na komunikaci 6,0 m. Skladba vozovky je navržena dle TP 170. Pozemní komunikace bude opatřena vodorovným dopravním značením oddělujícím jízdní pruhy V01a „Podélná čára souvislá“ a vodícími proužky šířky 0,25 m – V04 „Vodící čára“. Úhel křížení zůstane stávající. Odvodnění komunikace bude zajištěno pomocí podélného a příčného sklonu vozovky. Na přejezdu bude nově celopryžová přejezdová konstrukce vč. zřízení závěrných zídek.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO

- **SO 2603, P4374, přípojka nn**

Stávající stav

V rámci opravných prací na zastávce Bernartice u Javorníka byla v r.2020 rekonstruována přípojka nn včetně elektroměrového rozváděče a rozváděče osvětlení. Toto provedení vyhoví po úpravě RO pro připojení rekonstruovaného PZZ poblíž zastávky.

Navrhovaný stav

Rekonstruovaný železniční přejezd u zast. Bernartice u Javorníka bude napojen ze stávajícího rozváděče RO, který je po rekonstrukci. Rozváděč RO se doplní o vývodový jistič 3x16A/C a podružný elektroměr. Bude položen kabel od RO k domku PZZ a ukončen v rozváděči napájení PZZ RP4374. Rozváděč RP4374 bude opatřen přívodkou pro náhradní zdroj a přepínačem napájení, vývodový jistič s vypínací cívkou bude 3x16/B.

B.2.7 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 umístěné 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 výrobcem, 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.2.8 Úspora energie a tepelná ochrana

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.9 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

S ohledem na rozsah a předmět stavby není řešeno.

B.2.10 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 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.

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.

Úpravy značení

V rámci stavby dochází k nutnosti změny dopravního značení v místě železničního přejezdu. Tato změna je vyvolána výstavbou nového přejezdového zařízení s mechanickou výstrahou (závorovými břevny).

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

Traťový úsek Velká Kraš – Bernartice u Javorníka n. leží na trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku má č. 775 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 295 (Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku a zpět), v nákresech jízdních rádek a v TTP je trať označena číslem 312D (Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u vlaků dálkové osobní dopravy na --- m
- u vlaků regionální osobní dopravy na 30 m
- u vlaků nákladní dopravy na 2114 m (největší povolená délka vlaku 114 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 2
- průjezdný průřez GC

Trať je v předmětném úseku pokryta rádiovým spojením SRV-01

Řešený traťový úsek se nachází v Olomouckém kraji, spadá do obvodu SSV, OŘ Olomouc, PO Olomouc.

Traťová rychlost a zábrzdná vzdálenost ve stávajícím stavu

Nejvyšší traťová rychlost činí v úseku Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku 60 km.h⁻¹ se zábrzdou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Velká Kraš – Bernartice u Javorníka nz.				
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 Velká Kraš			
	45	---		---
20,539	60	---	45	---
22,518	55	---	60	---
23,196	60	---	55	---
25,528	40	---	60	---
	Bernartice u Javorníka nz			
		---	40	---

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

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Úsek Velká Kraš – Vápenná

2. kategorie – poloautomatický blok

Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Velká Kraš – Bernartice u Javorníka nz.			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Velká Kraš			
P4365	20,576	Účelová komunikace	kříže
P4366	21,044	Účelová komunikace	kříže
P4368	21,840	Účelová komunikace	kříže
P4369	22,411	Účelová komunikace	kříže
P4370	22,745	Účelová komunikace	kříže
P4371	23,011	Účelová komunikace	kříže
P4372	23,468	II/457	PZS 3SBI
P4373	25,348	Účelová komunikace	kříže
P4374	25,603	III/4573	kříže
Bernartice u Javorníka nz.			

Na traťovém úseku se nachází celkem 9 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Velká Kraš – Bernartice u Javorníka nz.				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Velká Kraš – Bernartice u Javorníka nz.	16	IX	17	IX

Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů v úseku Velká Kraš – Bernartice u Javorníka nz.												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Velká Kraš – Bernartice u Javorníka nz.	1	0,188	0,128	1,05	1,02	1,15	1,00	1,00	0,197	0,151	0,348	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 se změnou, platný od 13. června 2021.

Počty vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Os	12 / 12	12 / 12	12 / 12	12 / 12	12 / 12	9 / 9	9 / 9
Osobní celkem	12 / 12	12 / 12	12 / 12	12 / 12	12 / 12	9 / 9	9 / 9
Mn	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0	0 / 0
Nákladní celkem	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0	0 / 0
Doprava celkem	13 / 13	13 / 13	13 / 13	13 / 13	13 / 13	9 / 9	9 / 9

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

Osobní doprava

Objednatel vlakové regionální dopravy je Olomoucký kraj zastoupený společností KIDSOK. Všechny vlaky Sp a Os jsou integrovány v rámci IDSOK.

Linky osobních vlaků

Linka Os Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku je provozována v taktu 60 / 120 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny motorovým vozem řady 810.

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.

Nákladní doprava je v úseku pravidelně zastoupena Mn vlaky.

b) zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

V řešeném úseku se nenachází žádná železniční stanice, ale nákladiště se zastávkou Bernartice u Javorníka. Traťové zabezpečovací zařízení se navrhuje zachovat stávající, tzn. 2. kategorie dle SŽDC TNŽ 34 2620 automatické hradlo bez rozdělení trati na dva prostorové oddíly.

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 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.

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.

NAD bude zavedena mezi dopravami Velká Kraš-Javorník ve Slezsku dle zvyklostí v době NAD a místech vytipovaných SŘ.

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 P4374. Silniční osobní doprava bude vedena náhradní objízdnou trasou, a to po místních komunikacích dle vyznačení s omezením jízdy do 3,5t a výšky do 2,4m. Nákladní doprava nad 3,5t bude v místě přejezdu a přes obce Bernartice zakázána zcela, což koresponduje se stávajícím stavem, vzhledem k tomu, že hraniční přechod je neprůjezdný pro vozidla nad 3,5t.

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

Zákres objízdné trasy



d) 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.

e) 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.

f) 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.

g) 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.

h) 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.

i) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

j) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

k) 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.

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

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

m) 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.

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

Definováno v STZ stavby.

o) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

p) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

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

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

Definováno v samostatné části BOZP stavby

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

Definováno v kapitole B.2.1.i

s) požadavky na výluky veřejné dopravy

Přes přejezd nebude možné po dobu 5dnů provozovat silniční dopravu. Vzhledem k tomu je nadefinována objízdná varianta pro silniční dopravu, která bude vedena po silnici I/44

t) 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 stanice Kostel na Hané.

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																																																
	5				6					7				8					11																													
	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	44	45	46	47	48																									
P4374					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	-	4																												

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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 ve stávajícím stavu řešeno pomocí příkopů, trativodů nebo příkopovými žlaby. V minulosti byly k odvodnění kolejiště navrženy otevřené příkopy, které jsou vyprofilovány a výškově upraveny.

V novém stavu nedojde ke změně způsobu odvodnění. V rámci přejezdové konstrukce však bude vybudována nový trativod v místě přejezdové zaústěny přes svodné potrubí do vsakovacího objektu (vsakovací bloky).