

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	09.01.2022	Definitivní odevzdání dokumentace	Zdeněk Pacholík

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

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

<b>Název stavby / akce:</b>	<b>Výstavba PZS (P4359) v km 17,357 trati Lipová Lázně – Javorník ve Slezsku</b>		Označení (S-kód):	<b>S622000314</b>
			Zakázka:	<b>21-011.208</b>
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části:	<b>B</b>
Název objektu:	-		Číslo objektu / komplexu:	-
Název přílohy:	-		Číslo přílohy:	-
Název dílčí části přílohy:	-			-
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:	
Ing. Martin Raibr	Ing. Martin Raibr	Formáty: xA4	DUSP	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:	
Olomoucký	Dle TZ	Dle TZ	09.01.2022	
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:
S 6 2 2 0 0 0 3 1 4	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 X



Projekty  
Inženýring  
Konzultace

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

## **„VÝSTAVBA PZS (P4359) V KM 17,357 TRATI LIPOVÁ LÁZNĚ – JAVORNÍK VE SLEZSKU“**

---

### **SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA**

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 01/2022

## Obsah

<b>B.1</b>	<b>Popis území stavby</b>	<b>5</b>
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.	7
i)	vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území	7
j)	požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin	7
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	8
n)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí	8
o)	seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo	8
<b>B.2</b>	<b>Celkový popis stavby</b>	<b>9</b>
B.2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	9
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.	9
b)	účel užívání stavby	9
c)	trvalá nebo dočasná stavba	9
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)	9
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	10
f)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	10
g)	ochrana stavby podle jiných právních předpisů	10
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.	12
i)	základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy	12
j)	základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby	12

k)	orientační náklady stavby .....	13
<b>B.2.2</b>	<b>Celkové urbanistické a architektonické řešení .....</b>	<b>13</b>
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení .....	13
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení .....	13
<b>B.2.3</b>	<b>Celkové technické řešení .....</b>	<b>13</b>
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.....	13
b)	celková spotřeba vody .....	14
c)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem .....	14
d)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	14
<b>B.2.4</b>	<b>Bezbariérové užívání stavby .....</b>	<b>14</b>
<b>B.2.5</b>	<b>Bezpečnost při užívání stavby .....</b>	<b>15</b>
a)	popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení .....	15
b)	řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů .....	15
<b>B.2.6</b>	<b>Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení .....</b>	<b>15</b>
<b>B.2.7</b>	<b>Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby .....</b>	<b>19</b>
<b>B.2.8</b>	<b>Úspora energie a tepelná ochrana.....</b>	<b>21</b>
<b>B.2.9</b>	<b>Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí.....</b>	<b>21</b>
<b>B.2.10</b>	<b>Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí .....</b>	<b>21</b>
a)	ochrana před pronikáním radonu z podloží .....	21
b)	ochrana před bludnými proudy .....	21
c)	ochrana před technickou seizmicitou.....	21
d)	ochrana před hlukem .....	21
e)	protipovodňová opatření .....	21
f)	ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.....	21
<b>B.3</b>	<b>Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu .....</b>	<b>21</b>
a)	nápojevací místa technické infrastruktury.....	21
b)	připojevací rozměry, výkonové kapacity a délky.....	21
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 .....	22
<b>B.4</b>	<b>Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie .....</b>	<b>23</b>
a)	traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby .....	23
b)	zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních .....	25
<b>B.5</b>	<b>Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav .....</b>	<b>26</b>
a)	terénní úpravy .....	26
b)	použité vegetační prvky .....	26
c)	biotechnická, protierozní opatření .....	26
<b>B.6</b>	<b>Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana .....</b>	<b>26</b>
<b>B.7</b>	<b>Ochrana obyvatelstva .....</b>	<b>26</b>
<b>B.8</b>	<b>Zásady organizace výstavby.....</b>	<b>27</b>
d)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění, .....	28
e)	odvodnění staveniště, .....	28
f)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, .....	28
g)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky, .....	28
h)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	28

i)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště, .....	29
j)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy, .....	29
k)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	29
l)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin, .....	29
m)	ochrana životního prostředí při výstavbě, .....	29
n)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, .....	29
o)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb, .....	29
p)	zásady pro dopravní inženýrská opatření, .....	29
q)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod., .....	29
r)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu, .....	29
s)	požadavky na výluky veřejné dopravy .....	29
t)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu. ....	29
B.8.2	Výkresy.....	29
B.8.3	Harmonogram výstavby .....	29
B.8.4	Schéma stavebních postupů.....	30
B.8.5	Bilance zemních hmot.....	30
<b>B.9</b>	<b>Celkové vodohospodářské řešení.....</b>	<b>30</b>

## 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 16,690 až do km 18,150 stávajícího traťového úseku Žulová – Velká Kraš.

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
KOBYLÁ NADVIDNAVKOU	ÚZEMNÍ PLÁN	31.5.2017

### 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 variské intruzivy se v oblasti nachází zejména biotitické granity jemně (až středně) zrnité.

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: Žulovská pahorkatina
- Podcelek: Žulovská pahorkatina
- Okrsek: Černovodská pahorkatina

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

V místě stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Zájmové území stavby se nachází v blízkosti ochranného pásma II. stupně vodního zdroje Bernartice, stanoveného rozhodnutím ONV Šumperk v r. 1986 pod č.j. 3033/R-77/86-Sa-235. Do pásma nebude stavbou zasahováno.

Území stavby nezasahuje do Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani do ochranného pásma 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 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 poddolovaná území.

Zájmové území stavby je v severní části v bezprostřední blízkosti úředně stanoveného záplavového území Vidnávky. V této části se bude provádět pouze pokládka kabelů zabezpečovacího a sdělovacího zařízení v železničním svršku.

#### **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.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Vidnávka od pramene po Černý potok (HOD\_1030).

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Pravostranné přítoky Kladské Nisy v Jeseníku (ČHP 2-04-04), v dílčím povodí Vidnávka (ČHP 2-04-04-0470-0-00).

Zájmové území stavby není v kontaktu se žádným vodním tokem

#### **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.

Ostatní zeleň 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 zábery 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.

Stavbou bude dotčeno ochranné pásmo lesa. Seznam pozemků do 50 m od obvodu stavby je součástí majetkoprávní dokumentace části I.2.2 - Seznam nemovitostí dotčených stavbou – Seznam PUPFL do 50 m od obvodu stavby.

#### **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 z odběrného místa u zastávky Kobylá nad Vidnavkou.



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 umísťuje a provádí**

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Kobylá nad Vidnavkou [667404]
- Tomíkovice [748455]

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 jejích 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	152m	(Lipová Lázně - Velká Kraš)
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 16,690	
Konec stavby:	Km 18,150	

**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 P4359, 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 úrovňové křížení se silnicí III. třídy č.45310.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P4359 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBL, které bude doplněno závorovými břevely 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 obvodě 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 1302 P4359, výstavba PZS Stávající stav

V rámci stavby „Výstavba PZS (P4359) v km 17,357 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 P4359 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 X180 a OX173, který bude ve směru od Žulové doplněn proměnným přejezdníkem X169.

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.



## **D.1.2 Sdělovací zařízení**

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

#### **PS 1502 P4359 Úprava TK**

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P4359 na metalickou kabelizaci. Okolo nového RD PZS v současné době prochází kabelová trasa stávajícího TK 5XN0,8. V rámci tohoto PS dojde k položení nového metalického kabelu 10XN0,8 a tří HDPE trubek v celém úseku stavby. Nově položený metalický kabel bude na obou koncích naspojován na stávající kabel TK 5XN0,8. HDPE trubky budou na koncích stavby ukončeny v nově vybudovaných kabelových komorách. V blízkosti RD PZS dojde k výpichu, pomocí kabelu PK 10XN0,8, (z nově položeného TK 10XN0,8), který bude ukončen u RD PZS P4359 ve skříni SSP. 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***

V rámci tohoto PS se navrhuje vybudovat technologickou datovou síť v RD PZS. V RD PZS bude v rámci této stavby osazen L2 switch (24 portů), na který bude připojena technologie PTZS (EZS), DDTS ŽDC. Umístění L2 switche v RD PZS bude v 19" rackové skříni 32U. 19" racková skříň je součástí tohoto PS a kromě L2 switche bude vybavena vyvazovacím modulem (organizér), rozjišťovacím panelem se zásuvkami a jističi a UPS včetně baterie. Dále bude doplněna ostatními zařízeními v rámci souvisejících PS.

V současné době v traťovém úseku ŽST Žulová – PZS P4374 neprobíhá přenos technologické datové sítě. V koordinacemi se stavbou přejezdu PZS P4374 proběhne vybudování TDS po metalické kabelizaci pomocí SHDSL modemů.

Pro napojení nově osazeného L2 switche v RD PZS P4359 do TDS se navrhuje umístit do 19" racku dva SHDSL modemy. Jeden bude propojen s SHDSL modem v RD PZS P4374 (řeší PS 1703). Druhý bude napojen na nově osazený SHDSL modem v ŽST Žulová, který bude umístěn v nástěnném 19" racku ve sdělovací místnosti.

##### ***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 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. 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 2302 P4359, přejezdová konstrukce**

### **Stávající stav:**

Jedná se o úroňový jednokolejný železniční přejezd P4359 v ev. km 17,357 křižující silnici III. třídy/4530. Šířka přejezdu je 6,1 m a délka je 5 m. Úhel křížení je dle evidenčního listu přejezdu 44°, volná šířka komunikace je 3,4 m. Dovolená rychlost na komunikaci je 30 km/h.

Trať se v řešeném úseku nachází v kružnicové části oblouku R=217 m. Kolej se v řešeném úseku trati sestává z kolejnic S49 na betonových pražcích.

Nejvyšší traťová rychlost je 45 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 šterkové lože a podkladní vrstvy a provedena úprava zemní pláně v patřičném sklonu. Odvodnění pláně bude uskutečněno podélným trativodem zaústěným do vsakovacího objektu.

Sanace tělesa železničního spodku, resp. zřízení ZKPP u přejezdu, se uvažuje ve zřízení konstrukční vrstvy ze SŽ tl. 0,2 m s doplněním podkladní vrstvy ze ŠD stabilizované cementem tl. 0,3 m. ZKPP bude zřízeno pod přejezdem a v jeho přechodových oblastech v délce 5,0 m. Pro ověření bude před realizací akce zhotovitelem stavby proveden geotechnický průzkum.

Po provedení sanace bude na upravenou pláň zřízeno nové šterkové lože a vložen nový kolejový rošt. Nakonec bude provedena úprava geometrické polohy koleje směrovým a výškovým vyrovnaním. Pod přejezdovou konstrukcí se uvažuje upevnění s antikorozní úpravou.

U rekonstrukce vozovky přejezdu se navrhuje úprava šířkového uspořádání a nově bude volná šířka na komunikaci minimálně 5,0 m. Na přejezdu bude nově celopryžová přejezdová konstrukce vč. zřízení závěrných zídek. Šířka přejezdu bude 7,18 m a délka 9,42 m.

Stavební úprava komunikace křižující dráhu bude provedena v celé své šířce vlevo koleje do vzdálenosti 19,2 m a vpravo koleje do vzdálenosti 8,1 m v ose komunikace. Úhel křížení byl zachován. Zemní práce v rámci objektu spočívají v odkopávce, přemístění a uložení odstraněného krytu a podkladu komunikace jakož i uvolnění prostoru pro požadovaný tvar zemního tělesa trati a křižující komunikace.

Skladba konstrukčních vrstev vozovky je navržena podle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací. Na zhuťnou vrstvu zemního tělesa po odtěžení stávajícího krytu, podkladních a ložních vrstev komunikace budou zřízeny vrstvy dle návrhových parametrů D1-N-2-VI-PIII.

## **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

### **D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO**

- **SO 2602 P4359, přípojka nn**

Stávající přejezd P4359 není zabezpečen, nedaleko se nachází železniční zastávka Kobylá nad Vidnavkou. Možnost připojení ze stávajícího odběru, který je na budově drážního domku, je vlastnický komplikovaná. Z tohoto důvodu bylo navrženo technicky a administrativně vhodnější řešení, tj. přemístění odběrného místa do blízkosti zabezpečovaného přejezdu P4359. Na základě podané a potvrzené žádosti o nový odběr bude provedeno nové připojení v blízkosti nově navrhovaného PZZ v km 17,357, kde se na stávající podpěře vedení nn č.72 ČEZ na parc. č.1353/1 osadí nová HDS ČEZ. Z této HDS bude provedena kabelová přípojka do nového elektroměrového rozváděče v pilíři. Od elektroměrového rozváděče s jističem 3x25A bude napojen rozvodný pilíř RP4359 s přepínačem, přívodkou pro náhradní zdroj a podružný elektroměr s jističem pro napájení stávajícího elektrického zařízení zastávky. Kabel k zastávce bude veden podél trati směrem k zastávce a bude ukončen poblíž nástupiště mimo drážní domek v novém pilířovém rozváděči osvětlení RO. Od rozváděče RO se naspojkují stávající kabely osvětlení zastávky a připojí i výložníkové svítidlo na boku drážního domku. Odběr v rozváděči na fasádě drážního domku v zastávce bude následně zrušen.

## 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 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 svářecích 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 Žulová – Velká Kraš 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 nákrešných jízdních rádech 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<sup>-1</sup>
- 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<sup>-1</sup> se zábrzdou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Žulová – Velká Kraš				
Rychlostní profil	V <sub>100</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>130</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>100</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]	V <sub>130</sub> [km.h <sup>-1</sup> ]
Směr	Sudý		Lichý	
	ŽST Žulová			
	40	---		---
13,397	45	---	40	---
	ŽST Velká Kraš			
		---	45	---

Rychlosti v<sub>130</sub>, v<sub>150</sub> a v<sub>nk</sub> nejsou zavedeny.

### Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Úsek Žulová – Velká Kraš

2. kategorie – poloautomatický blok



## Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Žulová – Velká Kraš			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Žulová			
P4353	13,446	Účelová komunikace	kříže
P4354	13,732	Účelová komunikace	kříže
P4355	14,089	Účelová komunikace	kříže
P4356	15,030	Účelová komunikace	kříže
P4357	16,912	Účelová komunikace	kříže
P4358	17,099	Účelová komunikace	kříže
P4359	17,357	III/45310	kříže
P4360	18,024	Účelová komunikace	kříže
P4361	18,112	Účelová komunikace	kříže
P4362	18,814	Účelová komunikace	kříže
P4363	19,194	Účelová komunikace	kříže
P4364	19,970	Účelová komunikace	PZS 3SNI
ŽST Velká Kraš			

Na traťovém úseku se nachází celkem 12 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby.

## Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Žulová – Velká Kraš				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Žulová – Velká Kraš	25	III	0	XV

## Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů v úseku Žulová – Velká Kraš												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Žulová – Velká Kraš	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
<b>Osobní celkem</b>	<b>12 / 12</b>	<b>12 / 12</b>	<b>12 / 12</b>	<b>12 / 12</b>	<b>12 / 12</b>	<b>9 / 9</b>	<b>9 / 9</b>
Mn	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	1 / 1	0 / 0	0 / 0
<b>Nákladní celkem</b>	<b>1 / 1</b>	<b>1 / 1</b>	<b>1 / 1</b>	<b>1 / 1</b>	<b>1 / 1</b>	<b>0 / 0</b>	<b>0 / 0</b>
<b>Doprava celkem</b>	<b>13 / 13</b>	<b>13 / 13</b>	<b>13 / 13</b>	<b>13 / 13</b>	<b>13 / 13</b>	<b>9 / 9</b>	<b>9 / 9</b>

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 nebo kolejové propojení. 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 Žulová-Velká Kraš dle zvyklostí v době NAD a místech vytipovaných SŘ.

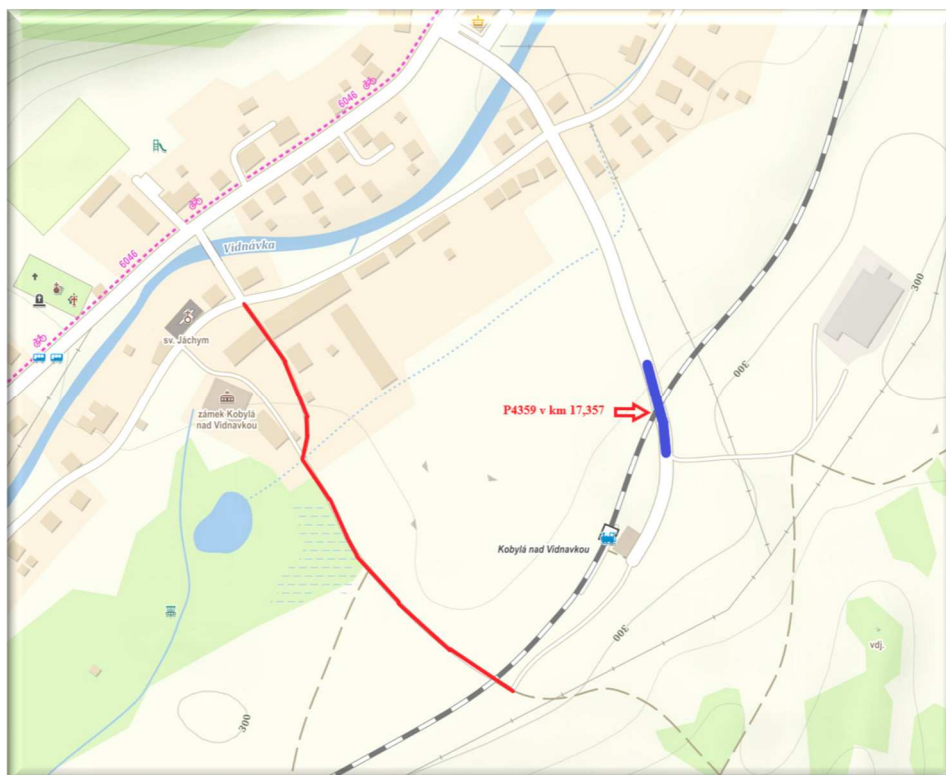
V rámci této výluky bude realizována i úprava technologického zařízení, a to v podobě instalace počítačů náprav, kabelových tras a zřízení reléového domku v místě přejezdu.

### Silniční doprava

Vzhledem ke změně přejezdové konstrukce bude nutné po dobu 5dnů realizovat kompletní uzavírku v místě přejezdu P4359. Silniční osobní doprava bude vedena náhradní objízdnou trasou, a to po místních komunikacích dle vyznačení.

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 nedefinována 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 nedefinován 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	
P4359					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).