

Paré:


Orientační schéma:


Razítko oprávněné osoby:

Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
001	15.12.2021	Dokumentace k čístopisu	-

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

Zhotovitel díla:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 267 094 111 E: praha@sudop.cz	
Zhotovitel části / objektu:	SUDOP PRAHA a.s.	
Adresa:	Olšanská 1a, 130 00 Praha 3	
Kontakt:	T: +420 420267094111 E: praha@sudop.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Ing. Martin Raibr	Specialista: Zdeněk Pacholík

Název stavby / akce:	Výstavba PZS (P4270) v km 4,446 TÚ Hanušovice - Mikulovice		Označení (S-kód): S622000408	
			Zakázka: 20-400.208	
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Označení části: 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	136303	15.12.2021	
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:
S 6 2 2 0 0 0 4 0 8	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 (P4270) V KM 4,446 TÚ HANUŠOVICE - MIKULOVICE“

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Navrhl, vypracoval: Ing. Martin Raibr

Termín odevzdání 12/2021

Obsah

B.1	Popis území stavby	5
a)	charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území	5
b)	údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování	5
c)	informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území	5
d)	informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů	5
e)	geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod	5
f)	výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.	5
g)	ochrana území podle jiných právních předpisů	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	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.2	Celkový popis stavby	9
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.2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	13
a)	urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení	13
b)	architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení	13
B.2.3	Celkové technické řešení	13
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 bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima	14
c)	celková spotřeba vody	14
d)	celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem	14
e)	požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.....	15
B.2.4	Bezbariérové užívání stavby	15
B.2.5	Bezpečnost při užívání stavby	15
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.2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	15
B.2.7	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	17
B.2.8	Úspora energie a tepelná ochrana.....	20
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	21
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)	Linky osobních vlaků.....	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
a)	potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,	26
b)	odvodnění staveniště,	26
c)	napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,	26
d)	vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,	26

e)	ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin, ..	26
f)	maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,	26
g)	požadavky na bezbariérové obchozí trasy,	26
h)	maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace, ..	26
i)	bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,	26
j)	ochrana životního prostředí při výstavbě,	26
k)	zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,	26
l)	úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,	26
m)	zásady pro dopravní inženýrská opatření,	27
n)	stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,	27
o)	postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu,	27
p)	požadavky na výluky veřejné dopravy	27
q)	zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.	27
B.8.2	Výkresy	27
B.8.3	Harmonogram výstavby	27
B.8.4	Schéma stavebních postupů	27
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 4,380 – 4,800 stávajícího traťového úseku Hanušovice - Jindřichov na Moravě

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 města Hanušovice	Územní plán	01.08.2007

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 devonu se v oblasti nachází zejména fylit, místy s vložkami kvarcitu, metakonglomerátu, mramoru a různých metavulkanitů.

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

- Provincie: Česká vysočina
- Soustava (subprovincie): Krkonošsko-jesenická soustava
- Podsoustava (oblast): Jesenická oblast
- Celek: Hanušovická vrchovina
- Podcelek: Branenská vrchovina
- Okrsek: Kopřivenská vrchovina

Z hydrologického hlediska se nachází v povodí Morava po Moravskou Sázavu (ČHP 4-10-01), v dílčím povodí Branná od toku Staříč po tok Potůčnick (ČHP 4-10-03-0400-0-00). V místě stavby se nenachází žádná chráněná ložisková území.

Stavba se nachází ve vymezeném hydrogeologickém rajónu základních vrstev 6432 Krystalinikum jižní části Východních Sudet.

Železniční trať v úseku stavby leží na hranici Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) Žamberk – Králíky.

Zájmové území stavby je nezasahuje do žádného ochranného pásma vodního zdroje ani do ochranného pásma přírodního léčivého zdroje (OPPLZ).

Nejbližší CHLÚ se nachází cca 100 m severně od stavby – ID 06710000 Hanušovice – stavební kámen.

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.

Záměr je lokalizován mimo zvláště chráněná území, nejbližší Přírodní památka Poláchovy stráně – Výří skály je vzdálena 2 km. Záměr není v konfliktu se systémem NATURA 2000, nicméně je velmi blízko hranice Ptačí oblasti Králícký Sněžník (25 metrů).

Vzhledem k umístění přejezdu na drážním tělese nebude dotčen žádný významný krajinný prvek. Čtyřicet metrů od přejezdu směrem východním teče v souběhu s železniční tratí vodoteč Branná. Památné stromy jsou rovněž dostatečně vzdáleny od přejezdu (1,1 km).

V rámci územního plánu je vymezen ochranný koridor pro silnici II/369. Ten je určen pro ochranu území v sousedství železniční trati, kam by měla být silnice přeložena.

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

Zájmové území stavby leží ve vzdálenosti asi 30 m JV od levého břehu koryta vodního toku Branná. Zájmové území stavby zasahuje do úředně stanoveného záplavového území vodního toku Branná, které bylo stanoveno Krajským úřadem Olomouckého kraje pod č.j. KUOK/49320/2013. V bezprostřední blízkosti zájmového území stavby probíhá hranice aktivní zóny záplavového území při Q100.

V oblasti stavby se nenachází žádná poddolovaná území.

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

Stavba se odehrává na stávajících drážních pozemcích.

Stavba nemá žádný vliv na okolní stavby.

Zájmové území stavby se nachází v útvaru povrchových tekoucích vod Branná od pramene po ústí do toku Morava (MOV_0060) a v útvaru podzemních vod základních vrstev Krystalinikum jižní části Východních Sudet (ID 64321).

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.

Veřejně prospěšné stavby 1.1. VPS zÚP VÚC Jeseníky

S9 komunikace II/369 Hanušovice - Jindřichov (K109) koridor o š. 50m na každou stranu

Navrhované VPS

Navrhované koridory pro VPS jsou pro komunikace 50m na každou stranu od osy, pro ostatní sítě 30 m na každou stranu od osy:

- Trasa silnice II/369 od pívovaru Holba po konec správního území ve směru na Jindřichov (upřesnění VPS S9 zÚP VÚC)
- Přeložka části silnice II/446 na Staré Město smimoúrovňovým křížením železnice a snapojením na II/369 (upřesnění VPS S9 zÚP VÚC)
- Směrová úprava oblouku na II/369 při vjezdu do Hanušovic Směrová úprava oblouku na II/369 u rozvodny SME

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

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

Podmínky Městského úřadu Šumperk, Odbor životního prostředí, jako orgán ochrany zemědělského půdního fondu jsou:

- Jiné zemědělské pozemky, než výše uvedené, nebudou v rámci předmětné stavby dotčeny.
- Při hloubení rýhy a jam je nezbytné na zemědělské půdě uložit ornici odděleně od ostatních vrstev půdy, aby po zahrnutí výkopu a jeho zhuštění mohlo být provedeno zpětné zahumusování celé dotčené plochy. Přebytek podorniční vrstvy půdy musí být odvezen a rozprostřen zásadně na nezemědělské půdě.
- Vstup na zemědělské pozemky bude s jejich vlastníky a nájemci předem projednán.
- Je nutné respektovat připomínky a požadavky vlastníků a případných nájemců dotčené zemědělské půdy, které jsou v souladu s platnými předpisy, zejména zákonem č. 334/1992 Sb. o ochraně zemědělského půdního fondu v platném znění.

Stavba zasahuje do vzdálenosti 50 m (v nejbližším místě cca 10 m) od okraje lesních pozemků p.č. 184/2, 94 v k.ú. Hanušovice, dále p.č. 949, 947, 942 v k.ú. Pusté Žibřidovice. Jelikož se jedná o stavbu menšího rozsahu v rámci modernizace stávající trati, kde práce budou prováděny výhradně v drážním tělese, nepředpokládá se vliv stavby na blízké lesní pozemky ani změna dosavadního způsobu hospodaření v lese. Orgán státní správy lesů v daném případě nebude pro předmětnou stavbu vydávat samostatný souhlas podle § 14 odst. 2 lesního zákona k dotčení pozemků do vzdálenosti 50 m od okraje lesa a nemá námitek proti provedení 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 napojena na stávající přípojku NN u přejezdu P4271, která je k přejezdu vedena samostatným napájecím kabelem.

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

Vstup na dráhu mimo k tomu určená místa zakazuje v § 4a Zákon o drahách (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 Hanušovice - Mikulovice. Stavba svým rozsahem a závislostmi navazuje na již dokončené opravné a investiční akce v dané lokalitě.

Stavba není nyní koordinována se žádnou stavbou v dané lokalitě a tato stavba bude realizována samostatně. V současnosti jsou v přípravě stavby „Doplnění závor na PZS (P4266) v km 2,411, (P4268) v km 3,340 a (P4271) v km4,806 TÚ Hanušovice - Mikulovice“.

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

Stavba je umísťována na pozemky v katastrálním území:

- Hanušovice [637203]
- Pusté Žibřidovice [660396]
- Pleče [660388]

Stavbou jsou dotčeny pozemky dle následující tabulky.

Katastrální území	Dotčené pozemky p. č.
Hanušovice [637203]	1580, 192/5, 2247, 192/4, 2250
Pusté Žibřidovice [660396]	1538
Pleče [660388]	905

Konkrétně se typem dotčení pozemků zabývá samostatná část dokumentace „H.5 Geodetický podklad pro projektovou činnost zpracovaný podle jiných právních předpisů“. Zde je vhodné konstatovat, že pozemky, mimo drážních, jsou ve vlastnictví:

- KASTL Invest s.r.o., Vítkovická 3083/1, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava
- Svoboda Tomáš, Václavkova 364/22, Dejvice, 16000 Praha 6
- Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc
- Město Hanušovice, Hlavní 92, 78833 Hanušovice

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

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

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

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) **nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o 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.

Krnov - Bludov

Žel. trať dle rozdělení v TTP (Dodatku k NP a DP):	311A Krnov - Bludov
Žel. trať dle rozdělení v sešitovém JŘ:	292 Šumperk – Krnov
Začátek trati:	Krnov (km 87,056)
Konec trati:	Bludov (km 48,983)
Typ trati:	jednokolejná
Zábrzdna vzdálenost (Mikulovice st.hr. Hanušovice):	400m
Největší povolená délka vlaku	360m
Normativ délky N (vlaky nákladní dopravy)	283m
Normativ délky O (vlaky dálkové dopravy)	110m
Normativ délky O (vlaky zastávkové)	87m
Nejvyšší traťová rychlost v úseku	60km/hod Mikulovice st.hr. - Hanušovice
Trakční soustava:	Nezávislá,
Kategorie dráhy:	Regionální
Začátek stavby:	Km 4,380
Konec stavby:	Km 4,800
Vnitřní část stavby:	DK Hanušovice

- b) **účel užívání stavby**

Stavba jako celek bude sloužit pro zajištění provozování dráhy.

- c) **trvalá nebo dočasná stavba**

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

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

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

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

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

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 o 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.
- Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Česká Třebová, Semanínská ul., 560 02 Česká Třebová, nepoplachové č. tel. 602 209 980 nebo e-mail hzscstoper@spravazeleznic.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.“

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 čety a pracují zde nejméně dva

pracovníci, musí být jeden z nich pověřen řízením pracovního postupu s ohledem na bezpečnost práce.

Každodenně před zahájením práce musí mistr či vedoucí 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 ze sousedního přejezdu P4271.

V rámci stavby vznikne technologický objekt, který bude využívat nové přípojky NN s předpokládaným soudobým odběrem do 4kW.

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

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

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

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

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

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

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

- Zkušební provoz:
Podle zákona o drahách č. 266/94 Sb. jsou provozní soubory charakteru „stavby dráhy“. Provozní soubory musí mít způsobilost k užívání před vydáním kolaudačního rozhodnutí ověřenou technickobezpečnostní zkouškou a následným zkušebním provozem. Rozsah a podmínky technickobezpečnostní zkoušky a zkušebního provozu stanoví prováděcí předpis, tj. vyhlášky č. 177/95 Sb. Zkušební provoz se zavede po provedení technickobezpečnostní zkoušky, vydáním Rozhodnutí o povolení zkušebního provozu s uvedením podmínek a doby trvání. O povolení zkušebního provozu musí stavebník požádat Drážní úřad. Doba trvání zkušebního provozu pro zabezpečovací zařízení je uvažována 6 měsíců. Ukončení stavby bude provedeno kolaudačním řízením, které na základě požadavku investora vydá příslušný stavební úřad.
- Ověřovací provoz:

Navrhne-li dodavatel v soutěži zařízení, které není na síti Správy železnic, státní organizace schváleno, pak toto zařízení musí mít vyřešeny nutné atesty řízení jakosti, včetně procesu certifikace a schválení pro nasazení na železniční dopravní cestě ve správě Správy železnic, státní organizace. Ověřovací provoz bude realizován podle směrnice SŽDC č. 34.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby jsou do 20 mil. Kč.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

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

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

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

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech - včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň 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 P4270, který se nachází na železniční trati 311A Krnov - Bludov, která se v jeho místě kříží se silnicí III/36 911, jenž se hned za přejezdem napojuje na silnici II/369.



V rámci stavby dojde k zabezpečení přejezdu P4270 novým přejezdovým světelným zařízením PZS 3ZBI, které bude doplněno závorovými břevny přehrazující daný jízdní pruh ve směru na přejezd (poloviční závory). Toto řešení je provedeno s ohledem na blízkost křižovatky s definovanou předností jízdy od přejezdu. Stávající přejezdová konstrukce bude ponechána stávající. Součástí stavby bude vybudování nového přejezdového zařízení, které značně zvýší bezpečnost dopravy v místě křížení silniční a železniční dopravy.

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

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

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

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

c) celková spotřeba vody

Stavba si neklade žádné nároky na potřeby vody.

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

Hospodaření s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona 541/2020 Sb. Zákon o odpadech, vyhlášky č. 8/2021 Katalog odpadů, vyhlášky 273/2021 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, případně aktuálně platných vyhlášek či metodických pokynů. Odpadový materiál bude uložen dle kategorizace odpadů nezávadným způsobem na řízenou skládku,

kde musí dodavatel uzavřít smlouvu o uložení odpadového materiálu s osobou oprávněnou k nakládání s odpady. Konkrétně se množstvím a druhy odpadů zabývá samostatná příloha „B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana“ této zprávy.

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

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

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

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

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

Stavbou je zajištěn bezbariérový přístup do všech veřejně přístupných prostor.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

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

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

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

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

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

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

- PS 1301 – P4270, Výstavba PZS

Stávající stav

Železniční přejezd P4270 je jednokolejný železniční přejezd, který je zabezpečen pouze dopravními značkami A32a „Výstražný kříž“ a značkou upravující přednost číslo P6, „Stůj, dej přednost v jízdě!“

Navrhovaný stav

Jednokolejný železniční přejezd P4270 bude v novém stavu zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZS 3ZBI elektronického typu s kontrolou stavu přenášeného na pracoviště JOP v ŽST Hanušovice. Jedná se tedy o zabezpečení přejezdu s pozitivní signalizací, s polovičními závory a s informací, která je předávána obsluhujícímu pracovníkovi.

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

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

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

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

D.1.2 Železniční sdělovací zařízení

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

- **PS 1501 P4270 Úprava DOK, TK**

V rámci předmětné stavby dojde k připojení RD PZS P4270 na optickou a metalickou kabelizaci. K napojení RD PZS na optickou kabelizaci dojde ve stávající kabelové komoře v km 4,438, zřízené před RD PZS P4270 na nově realizovaném DOK 72 vl. V kabelové komoře je uložena rezerva na DOK – 60 m, která bude využita na zřízení nové odbočné spojky sloužící pro vyvedení POK 24 vl. do RD PZS P4270. Mezi kabelovou komorou a RD PZS P4270 bude, pro zafouknutí POK 24 vl., položena nová HDPE trubka (modrá). Okolo nového RD PZS P4270 dále prochází kabelová trasa stávajícího metalického TK 15 XN0,8. Před RD PZS P4270 bude tento TK odkryt a bude na něm zřízena nová odbočná spojka, potřebná pro realizaci výpichu kabelu 10XN0,8 do tohoto RD.

Pro potřeby připojení kamery, zřizované v PS 1701, bude dále mezi RD PZS 4270 a kamerovým stožárem položena ohebná PE trubka ø40mm, do které bude následně zatažen datový kabel FTP Cat6 (řeší PS 1501). Ukončení kabelu v místě kamerového stožáru a v RD PZS 4270 řeší PS 1701.

Kabely budou ukončeny v RD PZS P4270 v 19" racku. Na stěně RD PZS bude u optického kabelu 24 vl. ponechána rezerva 15m. V kabelové komoře před RD PZS P4270 budou na optických kabelech ponechány rezervy 2x30m (DOK) + 50m (POK).

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

- **PS 1701 P4270, sdělovací zařízení**

Přenosový systém

Pro připojení zařízení v RD PZS P4270 bude v rámci tohoto PS provedena výstavba přenosového systému technologické datové sítě. V RD PZS bude osazen L2 switch (12 portů) s PoE a SFP moduly, na který bude připojena technologie PZTS, DDTS ŽDC a kamerový systém. Umístění L2 switchu v RD PZS bude v 19" racku. 19" rack je součástí tohoto PS a

kromě L2 switche bude vybaven vyvazovacím modulem (organizér), rozjišťovacím panelem se zásuvkami a jističi a zdrojem stejnosměrného napájení zálohovaným akumulátorem. Nový datový switch v RD bude napojen na nejbližší aktivní prvek TDS v ŽST Hanušovice.

PZTS

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

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

Pro ovládání 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 Hanušovice. 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.

KAMEROVÝ SYSTÉM

V blízkosti RD bude vybudován pětimetrový stožár pro umístění pevné IP kamery, která bude zabírat situace na přejezdu a to hlavně funkčnost závorových břevien. Kamera bude připojena kabelem FTP Cat 6 (řesí PS1501). Napájení bude realizováno pomocí technologie PoE. Data z kamery budou přenášena na kamerové úložiště v ŽST Hanušovice. Kamera bude doplněna moduly pro dálkovou diagnostiku DDTS ŽDC.

D.2.3 Trakční a energetická zařízení

D.2.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a DOÚO

- **SO 2601 P4270, přípojka nn**

Napájení nového PZZ bude od nedalekého stávajícího přejezdu P4271 v km 4,806, který je jednofázově napájen z vrchního vedení distribuce ČEZ. Na základě vyjádření provozovatele distribuční soustavy (ČEZdi) připojení zůstane ze stávajícího stožáru. Stávající rozváděč RE s jednofázovým elektroměrem osazený na dřevěném sloupu ČEZdi s betonovou patkou bude nahrazen novým trojfázovým s jističem 3x25A, který bude v plastovém pilíři vedle sloupu. Vedle RE bude rozbočná kabelová skříň s vývody pro stávající přejezdové zařízení P4271 a nové P4270. Požadovaný zvýšený příkon o 7kW inst. Pro P4270 bude přenesen zemním kabelem AYKY 4x35, který bude veden od nové KS země po až k místu nového RD, kde bude ukončen v novém rozvodném kabelovém pilíři RP4270.

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 umístěny mimo zastavěnou oblast, nejsou RD ohroženy ani požárně nebezpečnými prostory od cizí zástavby.

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

Přístupové komunikace

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

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

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

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

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

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

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

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

Požadavky na provedení a předání stavby do užívání

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

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

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

Dále zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení.

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

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

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost REI 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1
3. Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém
4. Chování při vnějším požáru

Střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3)“.

B.2.8 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 propustky, u kterých se sekundární opatření proti bludným proudům neprovádí. Použité prefabrikáty a provedení konstrukcí ukončení propustků musí být provedeny v souladu s požadavky na primární ochranu proti účinkům bludných proudů. Tato opatření musí být respektována výrobcem prefabrikátů a zohledněna při zpracování technických podmínek dodacích. U všech konstrukčních celků stavby je nutné dodržet minimální krytí výztuže.

c) ochrana před technickou seizmicitou

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

d) ochrana před hlukem

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

e) protipovodňová opatření

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

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

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

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury

Stavbou se nijak nemění stávající napojovací místa technické infrastruktury.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

V rámci stavby dojde k navýšení spotřeby elektrické energie o cca 3kW.

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

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

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

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

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

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

Traťový úsek Jindřichov na Moravě – Hanušovice leží na trati Krnov – Jindřichov ve Slezsku st. hranice č 844 00 (dle Prohlášení o dráze celostátní a regionální). Trať je součástí celostátní 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 292 (Šumperk – Krnov a zpět), v nákrešných jízdních řádech a v TTP je trať označena číslem 311A (Krnov – Bludov).

Vlaky jsou na předmětné trati omezeny délkovým normativem a to:

- u vlaků dálkové osobní dopravy na 110 m
- u vlaků regionální osobní dopravy na 87 m
- u vlaků nákladní dopravy na 283 m (největší povolená délka vlaku 360 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 SRD (TRS) na kanálové skupině 66.

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 Mikulovice st.hr. – Hanušovice 60 km.h⁻¹ se zábrzdnou vzdáleností 400 m.

Traťová rychlost v úseku Jindřichov na Moravě – Hanušovice				
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	
4,665	ŽST Jinřichov na Moravě			
	50	---		---
5,721	60	---	50	---
1,130	50	---	60	---
163,733 = 0,000	ŽST Hanušovice			
		---	50	---

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

Traťové zabezpečovací zařízení, vlakový zabezpečovač a systém AVV

Úsek Jindřichov na Moravě – Hanušovice

3. kategorie – automatické hradlo typu AHP-03D bez oddílových návěstidel

Seznam přejezdů

Seznam přejezdů v úseku Jindřichov na Moravě – Hanušovice			
Identifikační číslo přejezdu	Poloha [km]	Křížení	Zabezpečení
ŽST Jindřichov na Moravě			
P4274	5,513	Účelová komunikace	kříže
P4273	5,232	Účelová komunikace	kříže
P4272	4,876	Účelová komunikace	kříže
P4271	4,806	II/369	PZS 3SBI
P4270	4,446	III/36911	kříže
P4269	3,576	Místní komunikace	kříže
P4268	3,340	II/369	PZS 3SBI
P4267	2,604	Účelová komunikace	kříže
P4266	2,411	II/369	PZS 3SBI
P4265	1,915	Účelová komunikace	kříže
P4264	1,307	Místní komunikace	kříže
P4263	1,163	Účelová komunikace	PZS 3SBI
P4262	1,007	II/369	PZS 3SBI
P4211	0,809	II/446	PZS 3SBI
P4210	0,734	Místní komunikace	PZS 3SBI
P4209	0,502	Místní komunikace	
ŽST Hanušovice			

Na traťovém úseku se nachází celkem 16 přejezdů, podbarvený spadá do obvodu stavby.

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu

Rozhodná stoupání, spády a třída sklonu v úseku Jindřichov na Moravě – Hanušovice				
Traťový úsek	Spád	Třída sklonu	Spád	Třída sklonu
Směr	sudý		lichý	
Jindřichov na Moravě – Hanušovice	18	III	0	X-XI

Zařazení kolejí do řádů

Zařazení kolejí do řádů v úseku Jindřichov na Moravě – Hanušovice												
Mezistaniční úsek	Traťová kolej	Tv [mil. t]	Tm [mil. t]	Lv	Lm	Km	Sv	Sm	Tfv	Tfm	Tf	Řád koleje
Jindřichov na Moravě – Hanušovice	1	0,691	0,240	1,05	1,02	1,15	1,00	1,00	0,726	0,281	1,007	6

GVD 2020 / 2021, platný od 13. prosince 2020.

Počty vlaků projíždějících úsekem v jednotlivých dnech							
Druh vlaku	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle
Sp	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 8	7 / 8	10 / 9	10 / 9
Os	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	7 / 7	3 / 4	2 / 3
Osobní celkem	14 / 15	14 / 15	14 / 15	14 / 15	14 / 15	13 / 13	12 / 12
Mn	2 / 2	2 / 2	1 / 1	2 / 2	1 / 1	1 / 1	0 / 0
Nákladní celkem	2 / 2	2 / 2	1 / 1	2 / 2	1 / 1	1 / 1	0 / 0
Doprava celkem	16 / 17	16 / 17	15 / 16	16 / 17	15 / 16	14 / 14	12 / 12

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

Osobní doprava

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

b) Linky osobních vlaků

Linka **Sp Šumperk – Jeseník** je provozována v taktu 120 / 120 min.

Vlaky linky jsou nejčastěji tvořeny lokomotivou řady 757 a třemi vozy.

Linka **Os Šumperk – Jeseník** je provozována v taktu 120 / 0 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.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 hydrosevu, 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 úpravě kabelových tras. Tyto úpravy si nevyžadají nickolejný provoz, ale pouze omezení železničního provozu, kdy v době vlakových pauz budou prováděny výkopy v bezprostředním okolí železniční trati.

Silniční doprava

V rámci silniční dopravy nedojde také k žádným rozsáhlým omezením. Jistým omezením může být výstavba závorových břevna a zkoušení výstražného zařízení. To lze provádět i v okamžiku nízkého silničního provozu v daném místě.

V případě, že zhotovitel bude muset uzavřít komunikaci, bude toto uzavření dodatečně projednáno. V případě uzavření bude v místě přejezdu zřízena dopravní značka - Zákazová - Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech), B1.

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

Zákres objížděné trasy



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

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

b) odvodnění staveniště,

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

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

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

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

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

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

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

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Nepředpokládá se

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Je řešeno formou náhradní trasy v době uzavření železničního přejezdu

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

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

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

Definováno jednotlivými PS a SO stavby

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

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

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

Definováno v samostatné části uvedené v dokladové části.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Neprovádí se

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

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

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

Definováno v samostatné části BOZP stavby

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

Definováno v kapitole B.2.1.i

p) požadavky na výluky veřejné dopravy

Nepředpokládají se žádné výluky železničního provozu a jednotlivé práce budou prováděny v průběhu řádného provozu. Jednotlivé práce v blízkosti kolejiště budou prováděny v době vlakových pauz. Mezi největší vlakové pauzy patří pauzy v časech 10:10-11:40, 12:10-13:40. V řádném provozu je následně dalších více jak 5pauz o délce větší jak 30minut.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

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

B.8.2 Výkresy

Nedokládají se

B.8.3 Harmonogram výstavby

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

Stavba přejezdu	Měsíc roku 2022																																															
	3					4					5					6					7					8					11																	
	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	44	45	46	47	48																
P4270	1	1	1	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4														

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Stavba se provádí ve čtyřech základních postupech a těmi jsou:

- 1. Přípravné práce** - jedná se o zřízení jednotlivých deponií materiálů (kabelizace, žlaby, přejezdové konstrukce v místě zařízení staveniště). V rámci přípravných prací budou prováděny jednotlivé kabelové trasy, a to zřízení výkopů v podobě sond a dalších částí.
- 2. Výluky** – jedná se o části stavby, které je nutné realizovat v podobě omezení provozu v krátkodobých pauzách
- 3. Aktivace** – jedná se o závěrečnou část stavby, kdy dochází k aktivaci nového zabezpečovacího zařízení, případně jedná se o dobu, pro kterou je toto zařízení připravováno k aktivaci.
- 4. Předání stavby** – jedná se již o dokončování jednotlivých činností, a to je plná kolaudace stavby a odstranění vad a nedodělků, a to včetně zajištění dokumentace skutečného

provedení stavby. Zde je však nutné si uvědomit, že skutečné provedení je nutné předat jako celek v traťovém úseku včetně souvisejících staveb!

B.8.5 Bilance zemních hmot

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

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

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