

**„Doplnění závor na přejezdu v km 1,432 (P5194)
trati Letohrad – Ústí nad Orlicí“**

B. Souhrnná technická zpráva

Obsah:

B.1 Popis území stavby	4
B.2 Celkový popis stavby	7
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	7
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby	10
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby	11
B.2.6 Základní charakteristika objektů	11
B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení	11
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	11
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	12
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	13
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	13
B.3 Připojení na technickou infrastrukturu	14
B.4 Dopravní řešení	14
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	16
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana	16
B.7 Ochrana obyvatelstva	18
B.8 Zásady organizace výstavby	18
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	20

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AOPK	...	Agentura ochrany přírody a krajiny
ASP	...	automatická strojní podbíječka
ČSN	...	české technické normy
ČR	...	Česká republika
EU	...	Evropská unie
GPK	...	geometrická poloha koleje
HEIS	...	hydroekologický informační systém
LDD	...	lehká dynamická deska
NATURA 2000	...	soustava chráněných území EU
NN	...	nízké napětí
p. č.	...	parcelní číslo
PS	...	provozní soubory
PUPFL	...	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	...	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	...	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
PZZ	...	přejezdové zabezpečovací zařízení
s.o.	...	státní organizace
s.p.	...	státní podnik
SO	...	stavební objekty
SŽ	...	Správa železnic, s.o.
SŽDC	...	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	...	transevropské dopravní síť
VTP	...	všeobecné technické podmínky
VUV	...	výzkumný ústav vodohospodářský
ZPF	...	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	...	železniční stanice
ZZ	...	zabezpečovací zařízení

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.

B.1 Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Výběr území stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována změna způsobu zabezpečení přejezdu P5194 v km 1,432 na celostátní trati číslo 512 Letohrad – Ústí nad Orlicí.

V současné době je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI. Přejezdové zabezpečovací zařízení je ovládané prostřednictvím staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Letohrad. ŽST Letohrad je ovládána a indikace jsou přenášeny na CDP Praha, PPV Lichkov a BOP Letohrad., traťová rychlost je 100 km/hod.

Stavba je umístěna v intravilánu města Letohrad.

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese. Stavební činnost bude probíhat na kolejišti, na drážních zařízeních a přilehlých komunikacích.

Záměrem je dotčeno katastrální území města Letohrad.

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

- b) *údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:*

Navrhovaná výstavba je v souladu s územně plánovací dokumentací města Letohrad.

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

Výjimky z obecných požadavků na využívání území nejsou požadovány

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

Případné podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou zapracovány do dokumentace H Dokladová část.

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

Rozsah stavby nemá vliv na geologii a geomorfologii. Vyloučený je i vliv na podzemní vody.

- f) *výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.*

PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Průzkum byl proveden v průběhu 07-10/2021 společností SAGASTA s.r.o.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen „vlastníci“) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen „vlastnictví“) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map.

Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

- Výpis z registru subjektů technické infrastruktury (www.rsti.cz).

GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Rozsah prací je dán pouze doplněním závorových břevnen. Geologický průzkum nebyl zpracován jelikož nebudou prováděny práce na žel. spodku.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů (státní památková péče, ochrana přírody a krajiny)

Ochranná pásma dle

- energetického zákona č. 458/2000 Sb.
 - elektroenergetika – ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
 - Plynárenství – ochranné pásmo plynovodů
 - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
 - Teplárenství
 - 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

Dle zákona v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

 - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace
 - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy
 - 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.
 - Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.
- o drahách č. 266/1994 Sb.

definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.
- o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.
- o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb.
 - Zvláště chráněná území

Velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází.
 - Natura 2000

V blízkosti dotčené oblasti se nenachází žádná evropsky významná lokalita (EVL), ani ptačí oblasti (PO).
 - Územní systém ekologické stability (ÚSES)

- vodního zákona č. 254/2001 Sb.
 - V blízkosti dotčené oblasti se nachází ochranné pásmo vodních zdrojů.
- o vodovodech a kanalizacích č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- o elektrotechnických komunikacích č. 127/2005 Sb.
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

zákon č. 100/2001 Sb

Stavební pozemek je veden jako plocha ostatní, využití dráha a nejsou na něm evidovány žádné způsoby ochrany.

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

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Na základě informací poskytnutých Povodňovým informačním systémem se stavba nenachází v žádné záplavové oblasti.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

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

Provoz stavby nezatíží stávající faktory životního prostředí ani v předmětném, ani v jejím místě. Stavba neobsahuje žádné technologie zvyšující nebo snižující okolní teplotu ovzduší nebo podzemních vod.

Neobsahuje též žádné zdroje technologického hluku ani zdroje nebezpečného záření.

Stavba nemá žádné negativní vlivy na obyvatelstvo.

Přechodná hluková zátěž při realizaci stavebních prací vznikne z použití stavební mechanizace a bude omezena na minimum.

Práce nebudou prováděny v době nočního klidu. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v oblasti.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

V některých lokalitách stavby může dojít ke kácení a mýcení zeleně. V těchto případech by se jednalo o náletové dřeviny drážního tělesa dráhy. Odstranění bude provedeno v místech ochranného pásma drážních technologií.

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

Dočasné, nebo trvalé zábory pozemků PUPFL, případně ZPF nejsou navrženy.

- l) *územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě*

Územně se stavba nachází na katastrálním území města Letohradu.

Stavba „Doplnění závor na přejezdu v km 1,432 (P5194) trati Letohrad – Ústí nad Orlicí“ je prováděna na stávajícím tělese dráhy v místě úrovnového křížení se silnicí II. třídy. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy.

Navrhovanou stavbou nedojde k žádné změně napojení stavby na stávající dopravní infrastrukturu.

Umístění zařízení staveniště se předpokládá na drážních pozemcích, případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor.

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

Předpokládaná realizace provedení stavby je na základě podkladů 4 měsíce, v letech 2021-2022. Realizace stavby je rozdělena do stavebních postupů.

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

p. č. 1452/1

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

S ohledem na charakter stavby, tj. změna způsobu zabezpečení přejezdu, nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.

Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Účelem stavby je změna způsobu zabezpečení přejezdu, v km 1,432. Přejezd P5194 v km 1,432 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí je úrovnovým křížením uvedené celostátní trati se silnicí II. třídy.

Provoz na trati je řízen podle předpisu SŽDC D1. Traťová třída zatížení je D4. Nejvyšší dovolená traťová rychlost je 100 km/h.

Jedná se o změnu dokončené stavby jednokolejného přejezdu.

Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI.

b) *účel užívání stavby,*

Zabezpečení úrovnňového křížení trati se silnicí II. třídy. Jedná se o změnu dokončené stavby přejezdu P5194 v km 1,432 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí.

c) *trvalá nebo dočasná stavba,*

Jedná se o stavbu trvalou

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),*

Přejezd P5194 v km 1,432 trati Letohrad - Ústí nad Orlicí bude nově zabezpečen novým přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory dvojitými a pozitivní signalizací (PZS 3ZBI). Břevna budou kompozitní, doplněná o LED pásy. Obvod kontroly celistvosti břeven bude oddělen DC/DC konvertorem s pevností 4 kV. Výstražní kříže budou bez žlutého zvýraznění. Nové výstražníky A a B budou osazeny na nové základy TIIZ do stávajících poloh.

Výstražníky budou osazeny závory o délce:

- 6 m na stožáru výstražníku "A"
- 5 m na stožáru výstražníku "B"
- 6 m na stožáru výstražníku "C"
- 5 m na stožáru výstražníku "D"

Skříň výstražníku budou umístěny tak, aby jejich nejbližší okraj nebyl vzdálen více než 2 m od vnějšího okraje zpevněné části vozovky. Na silnici je nutné doplnění vodorovné dopravní značky V5 Příčná čára souvislá, pro vymezení prostoru pro zastavení vozidla před sklápějíci se závorou a vyměnit dopravní značení na „přejezd se závory“. Sklápění závor bude sekvenční. Předzváněcí doby byly vypočteny podle dopisu 3867/2017-SŽDC-O14.

Technologická část PZS bude umístěna v novém reléovém domku (RD). Umístění RD bude v blízkosti přejezdu, před přejezdem vlevo ve směru staničení, mimo rozhledové pole pro řidiče nejpomalejšího silničního vozidla a pro rychlost drážního vozidla 10 km/h dle čl. 7.3.4.ČSN 73 6380, dle přiloženého situačního výkresu. RD bude schváleného typu pro použití na síti Správy železnic, včetně vnitřní elektroinstalace a osvětlení. RD bude vybaven topením a ventilací s termoregulací. V okolí domku budou provedeny terénní úpravy - betonová dlažba a štěrk uložený na fólii bránící prorůstání vegetace přesahující půdorys domku minimálně 1 m. Přesah bude mít sklon pro odtok vody. Zpevněna bude také přístupová stezka k domku. Vložka zámku vstupních dveří bude vyrobena pro jednotný klíč, používaný pracovníky údržby. Na dveřích domku budou odpovídající výstražní tabulky. V obvodových stěnách nesmí být zřízeny žádné úchyty nebo prostupy. Dveře domku budou vybaveny dveřním kontaktem, který bude připraven pro budoucí zapojení do systému DDTS dle TS 2/2008 - ZSE v aktuálním znění.

Počítač náprav pro vyhodnocování volnosti kolejových úseků bude použit stávající z důvodu kompatibility s počítači náprav v celém traťovém úseku. Rovněž zůstane zachován počet snímačů a kolejových úseků (8 snímačů a 4 úseky).

Skříňka místní obsluhy s příslušnými ovládacími a indikačními prvky zůstane na stávajícím místě v přístrojové skříni pro přejezdy společně s venkovním telefonním objektem.

Diagnostické informace pro udržující zaměstnance budou začleněny do elektronického stavebního vědla v ŽST Letohrad.

V ŽST Letohrad jsou vazby na stávající přejezdy zřízeny ve skříni č. 53. V uvedené skříni je dostatek místa na doplnění vazeb vyplývajících z doplnění závor na řešených přejezdech.

V ŽST Letohrad, na PPV Lichkov a na CDP Praha bude nutná výměna adresného softwaru SZZ. Výměna softwaru bude probíhat ve výluce dopravní služby v nočních hodinách (0.00 – 3.00), aby se minimalizoval dopad na provoz. Výměnu softwaru je nutno koordinovat se stavbami doplnění závor na přejezdech v km 0,433 a v km 0,788 a se stavbami „ETCS Ústí nad Orlicí - Lichkov“ a „Oprava zabezpečovacího zařízení v žst. Dolní Lipka“, které jsou spojeny též s výměnou SW v řízené oblasti (předpoklad výměny SW je v říjnu 2022).

- 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,*

Na stavbu nejsou žádné požadavky na udělení výjimky. V rámci stavby nejsou prováděny žádné úpravy týkající se bezbariérového užívání.

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

Při stavbě budou respektována závazná stanoviska a vyjádření obsažené v dokladové složce, která je nedílnou součástí dokumentace.

- g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů1),*
řešeno v B.1 g)

- 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.,*

Elektrická energie – využití stávajícího odběrného místa.

Odvedení dešťových vod – dle stávajícího stavu

Odpady a emise – stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí, jeho složky, organizmy ani místní ekosystém. Během provozu stavby nebude vznikat žádný odpad.

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

Předpoklad zahájení a ukončení výstavby je v průběhu roku 2021-2022, 3 měsíce. Stavební etapy budou členěny do 3 skupin – přípravné práce, stavba a instalace technologie.

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

Stavba bude uvedena do provozu až po odzkoušení zabezpečovacího zařízení.

- k) orientační náklady stavby
cca 6mil Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení

Z hlediska urbanistického nedochází k žádným změnám oproti současnému stavu. Dochází pouze k doplnění závor na již zabezpečeném přejezdu.

- b) architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení

Z hlediska architektonického řešení stavby nedochází k podstatným změnám oproti současnému stavu.

Jedná se o:

- instalace nových světelných výstražníků se závorami
- instalace nové technologie PZZ do nového technologického domku
- instalace nové technologie PZZ do stávajícího drážního tělesa
- instalace nové kabelizace NN do stávajícího drážního tělesa

B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie výroby

Předmětné úrovně křížení trati s místní komunikací přejezdu P5194 je součástí trati 512 Letohrad – Ústí nad Orlicí. Trať číslo 512 je dráha celostátní zařazená do sítě TEN-T. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18.11.2014 o *technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii* do cílových kategorií „neuváděno-osobní/F4-nákladní“. Trať je jednokolejná, elektrifikovaná a traťová třída zatížení je D4.

Přejezd P5194 v km 1,432 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí se nachází v intravilánu města Letohrad. Přejezd je jednokolejný a je zabezpečený světelným signalizačním zařízením bez závor. Provoz trati je organizován dle předpisu SŽDC D1 *Dopravní a návěstní předpis*.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Navrženými opatřeními tohoto projektu se výrazně zvýší bezpečnost úrovně křížení trati s pozemní komunikací, významně se sníží riziko vzniku mimořádné události způsobených lidským činitelem, a zajistí se spolehlivé provozování železniční dopravy.

Popis navrženého řešení

D.1 Technologická část

D.1.1 Železniční zabezpečovací zařízení (ZZ)

D.1.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení (PZZ)

PS 11-01-31 Zabezpečovací zařízení (PZS) železniční přejezd P5194 v km 1,432

Nově bude přejezd zabezpečen PZZ 3. kategorie – PZS – 3ZBI - dle ČSN 34 2650 ed. 2. se závorami (včetně vnitřní a venkovní části). Přejezd bude osazen novými výstražníky se světlovými plastovými skříněmi a polovičními závorami.

Technologická část PZZ bude umístěna do nového technologického domku, v blízkosti přejezdu, mimo rozhledové pole pro řidiče.

Indikace jsou přenášeny na CDP Praha, PPV Lichkov a BOP Letohrad.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba bude vzhledem ke svému charakteru respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Základní právní normou v oblasti železnice je zákon č. 266/1994 o drahách. Na tento zákon navazuje a požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje vyhláška č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále ve vyhlášce 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby nejsou prováděny úpravy týkající se bezbariérového užívání.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Při běžném používání stavby hrozí pouze bezpečnostní rizika vzniklá nepozorností, která nesouvisí s úrazy způsobenými trakčním a energetickým vedením, trať není elektrifikovaná.

- b) *řešení ochranných opatření proti bludným proudům na základě výsledků korozních průzkumů*

Během prací není vyžadován ani proveden Korozní průzkum místa stavby.

B.2.6 Základní charakteristika objektů

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

B.2.7 Základní charakteristika technických a technologických zařízení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k technologickým objektům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného technologického objektu.

Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:

- a. *Hodnoty požární odolnosti (hodnoty uvedené v závorce platí pro tratě kategorie TEN-T):*
 - podlaha: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - stěna: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - strop: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - dveře: *požární odolnost EI 30 DP1*
- b. *Konstrukční systém – nehořlavý, popř. smíšený s obvodovými konstrukcemi DP1.*
- c. *Vnější zateplení objektu bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).*
- d. *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).*

Okolí navrženého objektu do vzdálenosti 5 m je nutno trvale zbavovat hořlavých /zejména stébelnatých/ látek.

Pokud bude do objektu RD/technologického objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

Konstrukce (bez požárně dělící funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělícími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělící konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny 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.*

Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

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. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

U malého technologického objektu/RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt je dle ustanovení §2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“

Technologický objekt je řešen v rámci PS zabezpečovacího zařízení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Průkaz energetické náročnosti a tepelná ochrana se vzhledem k charakteru stavby neřeší.

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

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č. 309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci, a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") podle druhu a velikosti stavby tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží,*
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- b) *ochrana před bludnými proudy,*
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- c) *ochrana před technickou seizmicitou,*
Stavba není umístěna v seizmicky činné oblasti
- d) *ochrana před hlukem,*
Vzhledem k charakteru stavby není řešeno
- e) *protipovodňová opatření,*
Stavba není umístěna v záplavové oblasti
- f) *ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.*
Stavba není umístěna v poddolovaném nebo jinak staticky nestabilním území

B.3 Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) *nápojovací místa technické infrastruktury*
V průběhu realizace dojde k napojení na síť elektrické energie NN od přejezdu P5194.
- b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*
Elektrická energie – připojení na síť elektrické energie NN bude zajištěno v příkonu 3x20A, s tří-
stupňovou přepětovou ochranou, přes jednofázový dobíječ.
- c) *popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sní-
ženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu,
pěší a cyklistické stezky.*
V rozsahu napojení na aktuální technickou infrastrukturu nedojde po realizaci stavby ke změnám.

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,*

Dopravní technologie současného stavu

Vymezení řešené oblasti

Z hlediska dopravní technologie jsou řešené železniční přejezdy součástí celostátní dráhy Letohrad – Ústí nad Orlicí.

Podle platného Prohlášení o dráze se jedná o dráhu číslo 545 00 Letohrad – Ústí nad Orlicí, podle služebních pomůcek Správy železnic, státní organizace (TTP) o trať číslo 512 a podle knižního jízdního řádu pro veřejnost o trať číslo 024.

Trať je jednokolejná a elektrizována. Organizování a řízení drážní dopravy probíhá podle předpisu SŽDC D1.

Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem výše uvedené dráhy je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, státní organizace (dále jen Správa železnic). Provozoschopnost zajišťuje Správa železnic, Oblastní ředitelství Hradec Králové.

Provozovatelem dráhy je rovněž Správa železnic. Řízení provozu zajišťuje opět Oblastní ředitelství Hradec Králové.

Leo Express Tenders s.r.o., jsou na této trati jediným dopravcem osobních vlaků.

Charakteristika přejezdu

Předmětná stavba bude prováděna v mezistaničním úseku Letohrad – Ústí nad Orlicí, na místní komunikaci.

Přejezd P5194 v km 1,432 trati Letohrad – Ústí nad Orlicí je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3BI. Indikace jsou přenášeny na CDP Praha, PPV Lichkov a BOP Letohrad.

Rozsah dopravy v jednotlivých mezistaničních úsecích v GVD 2021/2022

Informace o počtu vlaků byly použity z dostupných pomůcek ke GVD 2021/2022.

Osobní doprava

Osobní regionální dopravu na dotčeném úseku zajišťuje dopravce Leo Express Tenders s.r.o. s motorovými jednotkami řady 846 v celodenním taktu 60 minut.

Pracovní dny: 40 vlaků /24 hodin

Dny prac. volna: 25 vlaků / 24 hodin.

Dálková osobní doprava

Není provozována.

Nákladní doprava

Nákladní doprava je ve většině případů provozována v režimu ad hoc. V NJŘ jsou znázorněny následující počty vlaků nákladní dopravy.

Nex 6 vlaků/den

Pn 4 vlaky/den

Mn 1 vlak/den

Lv 1 vlak/den

Dopravní technologie navrhovaného stavu

Koncepce technického řešení

Předmětem stavby je změna způsobu zabezpečení přejezdu P5194. Přejezd bude nově vybaven přejezdovým světelným zabezpečovacím zařízením 3. kategorie PZS 3ZBI – dle ČSN 34 2650 ed.2. nově se závorami (včetně vnitřní a venkovní části).

Koncepce dopravně-technologického řešení

Cílem stavby je zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu na celostátní železniční trati Letohrad – Týniště nad Orlicí.

Z hlediska objednavatele osobní, případně provozovatelů nákladní drážní dopravy není stavba podmínkou pro zavedení nového dopravního modelu na dotčené trati, ani neumožní zvýšení rozsahu dopravy nebo zlepšení jejich parametrů nad rámec stávající situace.

Dopravní technologie během výstavby

Omezení osobní drážní dopravy s nutností zavést NAD nebo jiná zásadní opatření

Během navržené 14denní výluky – dočasného snížení traťové rychlosti nebude mezistaniční úsek Letohrad - Ústí nad Orlicí vyloučen pro veškerou osobní drážní dopravu.

Dočasné zvýšení personální potřeby provozovatele dráhy

Dočasné zvýšení personální potřeby není na stavbou dotčeném úseku nárokováno

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

Potřeba výlukové činnosti a požadavky s vlivem na drážní dopravu

Stavební práce spojené s pracemi na přejezdech P5192, P5193 a P5194 nárokuje 14 dní lokálně snížené traťové rychlosti na 10km/h s pohotovostí zastavit.

- c) *zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.*

Zvýšení bezpečnosti provozu a snížení nebezpečí vzniku mimořádné události.

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

- a) *terénní úpravy*

Menší nevýznamné terénní úpravy budou realizovány v souvislosti s instalací nového technologického domku, nových výstražníků a pokládkou nové kabelizace zabezpečovacího zařízení.

- b) *použité vegetační prvky*

V rámci projektu není žádný požadavek na kácení mimo-lesní zeleně, ani lesních dřevin, vyjma náletových dřevin dle bodu h) na str 9.

- c) *biotechnická, protierozní opatření.*

Charakter, předmět a rozsah díla nevyžadují biotechnická ani protierozní opatření.

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

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

Stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí jeho jednotlivé složky, organizmy a místní ekosystém. Provozem stavby nebude vznikat odpad.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021Sb., kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

V průběhu výstavby budou vyprodukovány odpady v kategorii O – ostatní:

16 02 14 - Elektrošrot (vyřazená el. zařízení a přístr. - al, cu a vz. kovy)

17 01 01 – Beton z demolic objektů, základů TV

17 05 04 – Zemina a kamení

Kód odpadu	Množství
16 02 14	0,850t
17 01 01	1,930t
17 05 04	15t

Výčet zařízení oprávněných k nakládání s odpady slouží pouze pro účely získání stavebního povolení a pro zhotovitele stavby má pouze informativní charakter. Zhotovitel stavby je povinen zajistit si skládky nebo další zařízení k nakládání s odpady sám včetně prověření jejich kapacit, aby bylo zajištěno odstranění, příp. využití všech druhů a množství odpadů vzniklých realizací stavby. Zhotovitel bude při zajišťování kapacit skládek zároveň počítat s tím, že množství odpadů může být v rámci každé kategorie až o 20 % vyšší.

Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 541/2020 Sb. v platném znění.

V rámci realizace bude zpracována dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby – „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

Dočasné, případně trvalé zábory ZPF, resp. PUPFL nejsou navrženy.

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

Stavbou nebudou dotčeny žádné chráněné rostliny ani živočichové, ekologické funkce a vazby v krajině zůstanou zachovány

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Natura 2000 je soustava lokalit chránících nejvíce ohrožené druhy rostlin, živočichů a přírodní stanoviště na území EU. Nejdůležitějšími právními předpisy EU v oblasti ochrany přírody jsou:

- směrnice Rady 79/409/EHS z 2. dubna 1979 o ochraně volně žijících ptáků

- směrnice Rady 92/43/EHS z 21. května 1992 o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin

Stavbou nebudou dotčeny žádné zájmy chráněné soustavou chráněných území Natura 2000, přestože se předmětný přejezd nachází v docházkové vzdálenosti od následujících objektů...

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem
Stavba nevyžaduje posouzení vlivů podle zákona 100/2001 Sb.

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

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.
V rámci projektu nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma

V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

B.8 Zásady organizace výstavby

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

Elektrická energie je jediným zdrojem nezbytným pro zřízení a provozování stavby. Bude využito stávající odběrné místo v zastávce Struhařov a bude zakončeno a zabezpečeno v technologickém domku v blízkosti přejezdu.

b) odvodnění staveniště,

V rámci stavby nedojde k zásahu do pozemní komunikace ani jejího odvodnění

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Musí být zajištěno plynulé najíždění silničních vozidel na přejezd – podélný sklon silniční komunikace v přilehlých úsecích po obou stranách přejezdu by měl být do 3%.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,

Stavba bude mít v průběhu realizace minimální vliv na okolní stavby a pozemky.

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

Rozsah stavby nevytváří žádné požadavky asanace a demolice. Kácení dřevin není vyžadováno, nicméně pokud takový požadavek v průběhu realizace vznikne, pak se bude jednat o kácení náletových dřevin v ochranném pásmu dráhy s cílem zajištění bezpečnosti provozu

- f) *maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,*
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na dočasné ani trvalé zábory.
- g) *požadavky na bezbariérové obchozí trasy,*
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na obchozí trasy.
- h) *maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,*
Původcem odpadu je zhotovitel stavby a je odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění.
SŽ požaduje zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby – buď „Závěrečnou zprávu o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedenou dokumentaci je povinen zpracovat zhotovitel stavby a předat ji objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.
- i) *bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,*
Stavba svým charakterem nevyžaduje deponování materiálu. Vytěžený materiál bude využit k záhozu nově zřizovaných kabelových tras.
- j) *ochrana životního prostředí při výstavbě,*
Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:
- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
 - zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
 - zvýšení četnosti jízd nákladních automobilů
- Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostní předpisy, protipožární předpisy, havarijní řád apod.)
- k) *zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,*
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 musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.
Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.
Zhotovitel stavby je povinen vytvářet, vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, bezpečné a zdravé neohrožující pracovní podmínky. Je povinen přijímat opatření k předcházení rizik nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit 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 k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

l) úpravy bezpečnosti užívání výstavbou dotčených staveb,

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na staveniště. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy určené k uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

Po nezbytně nutnou dobu výstavby, bude vzhledem k charakteru stavby vyžadována výluka železničního provozu (14 dní snížení traťové rychlosti na 10km/h s pohotovostí zastavit), výluka silničního provozu není navržena.

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

Výstavbu je nutné koordinovat se stavbami „Doplnění závor na přejezdu v km 0,433 (P5193) trati Letohrad – Ústí nad Orlicí“ a „Doplnění závor na přejezdu v 0,788 (P5193) trati Letohrad – Ústí nad Orlicí“ na totožném mezistaničním úseku, jejíž realizace se předpokládá v přibližně stejném období. Navrhuje se realizovat každou stavbu samostatně, protože souběh všech staveb a omezení maximálních rychlosti na všech přejezdech na 10 km/h by vedlo ke zpoždování vlaků osobní dopravy v tomto úseku. Zpoždění by se následně přenášelo i na vlaky opačného směru.

p) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.

Přípravné práce:

- označení / vytýčení pracoviště
- příprava zařízení staveniště
- zřízení manipulačních a parkovacích ploch včetně označení a zabezpečení
- vytýčení inženýrských sítí

Termín a doba trvání: září 2022 (bez nároku na výluky).

Stavební práce:

- demontáže stávajících výstražníků
- výkopové práce pro kabelové trasy a NN
- výkopové a stavební práce technologického domku vč. přilehlé plochy
- výkopové práce pro základy výstražníků
- položení kabelových tras včetně zásypu
- výstavba nového RD
- stavební práce pro instalaci nových výstražníků

Termín a doba trvání: říjen 2022 ((bez nároku na výluky)).

Technologické práce:

- montáž výstražníků
- montáž přejezdníků
- montáž ovládacích prvků PZS
- zkouška ovládání PZS

Termín a doba trvání: říjen 2022 ((bez nároku na výluky)).

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Předmětem stavby je modernizace zabezpečovacího zařízení přejezdu, který zůstává ve své původní poloze. Z pohledu ovlivnění odtokových poměrů lze tedy konstatovat, že dopady stavby nebudou žádné, nebo naprosto minimální.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

Ing. Emil Špaček

Tel: +420 603775232

E-mail: emil.spacek@sagasta.cz