


Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		<div>Podpis:</div> <div>Datum:</div>	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27.04.2024	Definitivní odevzdání dokumentace	Jaromír Kielor

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

Zhotovitel díla:	Signal Projekt s.r.o.	
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz	
Zhotovitel části/objektu:	Signal Projekt s.r.o.	
Adresa:	Vídeňská 55, 639 00 Brno	
Kontakt:	T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz	
Hlavní projektant (HIP):	Jaromír Kielor	Specialista: Mgr. Radek Böhm

Název stavby/akce:	Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava - Opava	Označení investora: S622200193
		Zakázka: 23-098-35-211
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: B.
Název objektu/dílní části:		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:		Číslo přílohy (typ/pořadí):
Název dílní části přílohy:		
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy: Ing. Jan Lanča	Měřítko: - Formáty: 38 x A4
Kraj:	Katastrální území: viz. část A. Průvodní zpráva	TUDU: 225110
Moravskoslezský		Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS
		Smluvní datum zpracování: 27.04.2024

Obsah

B Souhrnná technická zpráva

B.1 Popis území stavby

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,
- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,
- c) informace o vydaných rozhodnutích o 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,
- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,
- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum, apod.,
- g) ochrana území podle jiných právních předpisů - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod.,
- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,
- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,
- j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,
- k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábohy zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,
- l) územně technické podmínky - zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,
- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,
- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze - kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,
- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních,
- e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,
- f) 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,
- g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,
- i) 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.,
- j) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,
- k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,
- l) orientační náklady stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení,
- b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

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 nepřípustného přetvoření,
- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody - podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,
- c) celková spotřeba vody,
- d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,
- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,
- b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení,
- c) energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

- a) stručný popis stávajícího stavu,
- b) stručný popis navrženého řešení.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,
- b) ochrana před bludnými proudy,
- c) ochrana před technickou seizmicitou,
- d) ochrana před hlukem,
- e) protipovodňová opatření,
- f) ostatní účinky - vliv poddolování, výskyt metanu apod.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) napojovací místa technické infrastruktury,
- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,
- c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

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

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,
- b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,
- c) dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlosti, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

- a) terénní úpravy,
- b) použité vegetační prvky,
- c) biotechnická, protierozní opatření.

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

- a) vliv na životní prostředí - ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,
- b) vliv na přírodu a krajinu - ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,
- d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
- 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,
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,
- b) odvodnění staveniště,
- c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,
- d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,
- e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,
- f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,
- g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,
- h) maximální produkována množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,
- i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,
- j) ochrana životního prostředí při výstavbě,
- k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,
- l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,
- m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,
- n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby - provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,
- o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu
- p) požadavky na výluky veřejné dopravy,
- q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby - vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

B Souhrnná technická zpráva

B.1 Popis území stavby

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

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Stavba se nachází na elektrizované celostátní trati Ostrava-Svinov – Opava východ. Vlastníkem a správcem trati je Správa železnic, s.o.. Území stavby je ve stávajícím stavu využíváno k organizování a provozování drážní dopravy dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ a nachází se na něm těleso jednokolejné elektrizované dráhy. Stavbou dotčené kolejiště je tedy napojeno na dosavadní technické vybavení území. Stavba má charakter lokální stavby a je umístěna na drážním pozemku investora (Správy železnic s.o.) a společnosti Teva Czech Industries s.r.o. na katastrálním území Komárov u Opavy. Staveniště je dobře přístupné z železnice a z účelové komunikace vedoucí k přejezdu. Pro stavbu se předpokládá využití této účelové komunikace, která je dále napojena na silnici I/11. Dostatečná plocha zařízení staveniště na pozemku investora umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby. Stavba bude realizována v nezastavěném územní obce Opava (části Komárov). Umístění stavby je definováno stávající polohou železničních přejezdů P7744 (Komárov do Tevy). Sousední pozemky stavby jsou převážně zemědělsky využívány jako trvalé travní porosty či orné půdy nebo jsou využívány jako ostatní plochy (komunikace, parkoviště či firemní areál). Územně plánovací dokumentace platné pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků. Pozemky dotčené stavbou v katastrálním území Komárov u Opavy se dle územního plánu nachází na plochách DD – plochy dopravní infrastruktury drážní a okrajově v plochách VL – plochy výroby a skladování lehkého průmyslu. Jedná se o úsek celostátní tratě č. 321 v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ (dle ZÚR Moravskoslezského kraje jde o koridor železniční dopravy nadmístního významu s označením DZ13). Na pozemcích dotčených stavbou je přípustné umístění staveb a zařízení související s železniční dopravou včetně přepravy cestujících a nákladů a včetně sítí a zařízení technické infrastruktury, která zabezpečují provoz dráhy a účelových komunikací. Stavba je tedy v souladu s uvedeným územním plánem. Stavba se dle vlastnictví pozemků rozkládá na pozemku investora (Správy železnic s.o.) a společnosti Teva Czech Industries s.r.o.

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

Na území města Opavy, části Komárov, bude stavba realizována mimo zastavěné území. Pozemky v katastrálním území Komárov u Opavy určené pro stavbu se dle aktuálního Územního plánu Opavy (úplné znění po změně č. 2, která nabyla účinnosti 19.1.2023) nacházejí na plochách DD – plochy dopravní infrastruktury drážní a v koridoru 1/K2-DD celostátní tratě č. 321 v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ Krnov a okrajově v plochách VL – plochy výroby a skladování lehkého průmyslu. Hlavní využití ploch DD je pro stavby a zařízení související s železniční dopravou včetně přepravy cestujících a nákladů a včetně sítí a zařízení technické infrastruktury a provozních zařízení, přípustné využití ploch je pro komunikace funkční skupiny B, C a D, účelové komunikace, parkovací plochy a další stavby související s dopravou, stavby a zařízení pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof, čerpací stanice pohonných hmot, myčky aut, garáže a parkoviště, stavby stravovacích zařízení a služeb s vazbou na železniční dopravu a zeleň. Podmíněné přípustné využití ploch je pro stavby a zařízení technické infrastruktury a technické vybavenosti včetně přípojek, jejichž umístění, nebo trasování mimo plochu by bylo neúčelné, neřešitelné nebo ekonomicky neúměrně náročné. Nepřípustné využití ploch je pro ostatní stavby a zařízení nesouvisející s využitím hlavním, přípustným nebo podmíněně přípustným. Hlavní využití ploch VL je pro stavby a zařízení lehké průmyslové výroby, přípustné využití ploch je pro výrobní a technické služby, drobná výroba, stavby a plochy pro skladování, dílny a zařízení údržby, zařízení na zpracování biologicky rozložitelného odpadu, veřejná prostranství, stavby pro vědu a výzkum, stavby pro obchod, služby, ubytování, stravování a administrativu, oddychové a relaxační zařízení pro zaměstnance, byty pro majitele a zaměstnance, ubytovací zařízení jako součást staveb a zařízení uvedených ve využití hlavním nebo přípustném, haly pro technické sporty a zařízení pro využívání volného času, autobazary, vřakoviště, sběrné dvory (třídící dvory, sběrný surovin), odstavování a garážování nákladních vozidel a autobusů, fotovoltaičné elektrárny, zařízení a sítě nezbytné technické infrastruktury související s provozem fotovoltaičné elektrárny a přípojek na technickou infrastrukturu, čerpací stanice pohonných hmot, myčky aut, zeleň, oplocení, stavby a zařízení technické infrastruktury a technického vybavení včetně přípojek, v koridorech pro veřejnou infrastrukturu je přípustná pouze realizace staveb, které významným způsobem neztíží nebo neznemožní stavby, pro které byly koridory vymezeny, komunikace funkční skupiny C a D, účelové komunikace, parkovací plochy a další stavby související s dopravou, železniční vlečky a s nimi související

stavby dopravní infrastruktury drážní. Podmíněné přípustné využití ploch je pro stacionární zdroje znečišťování ovzduší pouze v případě vybavení technologiemi zajišťujícími minimalizaci emisí znečišťujících látek včetně pachových látek (tzn. aplikace nejlepších známých technologií), zvolený druh, rozsah a kapacita těchto činností musí respektovat kvalitu ovzduší v lokalitě a vzdálenost zdroje od obytné zástavby, v plochách navazujících na plochy bydlení nebo v bezprostřední blízkosti těchto ploch připustit pouze stavby a zařízení, jejichž provoz nemá negativní vliv na veřejné zdraví z hlediska ovlivnění hlukových poměrů (včetně negativního vlivu vibrací) a kvality ovzduší v území. Nepřípustné využití ploch je pro stavby pro bydlení kromě bytů pro majitele a zaměstnance, stavby pro rodinnou rekreaci, stavby zahrádkářských chat, zahrádkové osady, stavby pro školství, zdravotnictví a sociální péči, stavby kulturní a církevní, stavby a zařízení pro těžký průmysl, pro těžbu nerostů, zemědělské stavby a stavby pro chov hospodářských zvířat a další stavby a zařízení, které svým provozováním a technickým zařízením narušují užívání staveb a zařízení ve svém okolí a snižují kvalitu prostředí souvisejícího území, v pásmu piety hřbitova stavby a zařízení ohrožující řádný provoz veřejného pohřebiště nebo jeho důstojnost a nové stavby pro obchod s prodejní plochou nad 200 m², ostatní stavby a zařízení nesouvisející s využitím hlavním, přípustným nebo podmíněně přípustným.

Územně plánovací dokumentace platná pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků. Stavební záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.

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

Výjimky nebyly uplatňovány.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

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

Z hlediska geomorfologického členění ČR se stavba nachází v soustavě Středopolské nížiny, podsoustavě Slezská nížina, v celku Opavská pahorkatina, v podcelku Poopavská nížina, v okrsku Komárovská nížina. Jedná se o velmi členitou krajinu s reliéfem pahorkatiny, v oblasti stavby spíše nížiny. Z geologického hlediska zájmové území stavby leží na území Terciéru Karpat. Podložní horniny jsou zastoupeny jíly, slíny, podřízeně píský, štěrky, řasové vápence. V místě stavby jsou horniny kryty antropogenní navážkou.

Podle hydrogeologické mapy ČR leží stavba v základním hydrogeologickém rajonu Kvartér Opavy v povodí Odry (ID rajónu 1520).

V oblasti stavby se nenachází ložiska nerostných surovin, chráněná ložisková území ani dobývací prostory.

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

Pro účely zpracování projektové dokumentace byl proveden průzkum inženýrských sítí. Výsledky jsou zaneseny do koordinační situace. Dále bylo využito stávající geodetické zaměření oblasti stavby. Zaměření polohopisu a výškopisu je provedeno v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

g) ochrana území podle jiných právních předpisů - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí - soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma, apod.

Sousední pozemky stavby jsou převážně zemědělsky využívány jako trvalé travní porosty či orné půdy nebo jsou využívány jako ostatní plochy (komunikace, parkoviště či firemní areál). V těsné blízkosti stavby se nenachází kulturní památky, památkové zóny a památkové rezervace ani jejich ochranná pásma. Památková ochrana nebude stavbou dotčena.

Stavba svým rozsahem spadá do oblasti ÚAN kategorie III. Jedná se o území s možností archeologických nálezů. Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění povinen písemně

ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby (nejpozději 20 dnů před započítím) Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Praha, v. v. i. a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu na dotčeném území (oznámení je možné oznámit on-line na webových stránkách <http://api.archeologickamapa.cz/oznameni/0/>). Výzkum je prováděn na základě dohody uzavřené mezi investorem stavby a Archeologickým ústavem AV ČR nebo oprávněnou organizací. Úhrada nákladů záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek, ale stavba zasáhne do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších předpisů). Konkrétně dojde ke křížení kabelové trasy a vodního toku HOZ (IDVT 10212753, správce povodí Povodí Odry s.p), který je VKP ze zákona. Tento vodní tok bude stavbou dotčen, pokládka nové kabelizace bude vedena v chrániče pod dnem vodoteče (ve výkopu 50 x 130 a uložení kabelizace bude v chrániče).

Ochrana vod

Stavba nezasahuje na území vodních zdrojů ani jejich ochranného pásma. Zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje nebudou dotčeny. Stavba nezasáhne do záplavového území žádného vodního toku, na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV) ani do ochranného pásma vodního díla.

Zvláště chráněná území

Stavba nezasahuje do zvláště chráněného území, ani do jeho ochranného pásma.

Natura 2000

Stavba není situována na území žádné lokality soustavy Natura 2000.

ÚSES

Stavba nezasahuje do skladebného prvku územního systému ekologické stability.

Ochranné pásmo dráhy

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/94 Sb. „o drahách“.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma technické a dopravní infrastruktury. Konkrétně se jedná o dotčení následujících ochranných pásem:

Vlastník nebo správce technické infrastruktury	Dotčení TI
CETIN a.s., síť elektronických komunikací	ANO
ČD-Telematika a.s., síť elektronických komunikací	ANO
České Radiokomunikace a.s.	NE
ČEZ Distribuce a.s., nadzemní síť VN	NE
ČEZ ICT Services, a.s.	NE
EDITASOL s.r.o.	NE
GasNet, s.r.o., zastoupená společností: GasNet Služby, s.r.o.	NE
Krajské ředitelství Policie Moravskoslezského kraje odbor informačních a komunikačních technologií	NE
Sekce majetková Ministerstva obrany odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru	NE
Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s.	NE
Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava, kabelizace ve správě SE, SSZT	ANO
Statutární město Opava, obor majetku města	NE
Technické služby Opava	NE

Telco Infrastructure , s.r.o.	NE
Telco Pro Services, a.s.	NE
T-Mobile Czech Republic a.s.	NE
TwigoNet Europe, SE	NE
UCED Distribuce s.r.o.	NE
Vodafone Czech Republic a.s.	NE

U inženýrských sítí, nacházejících se v prostoru staveniště je nutné dodržet ochranná pásma (případně podmínky souhlasu s činností v ochranném pásmu), odstupy stanovené ČSN 73 6005, příslušnými zákony a podmínky stanovené ve vyjádřeních jejich správců. Zhotovitel stavby požádá před započítáním stavebních prací jednotlivé správce o vytyčení jejich sítí.

Při pracích v ochranném pásmu jednotlivých vedení, je nutno dodržet podmínky, stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců, viz dokladová část.

Stavbou nebudou dotčeny památné stromy ani jejich ochranná pásma. Stavba se nedotkne lesních pozemků ani jejich ochranných pásem (do 30 m od PUPFL).

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

Stavba je situována mimo záplavové územní. Stavba se nenachází na poddolovaném území.

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

V místě stavby na přejezdu P7744, který je na pozemku stavby parc.č. 976/16 (ostatní plocha) v k.ú. Komárov u Opavy, se vyskytuje zejména nálet dřevin lemující trasu tratě a trasu vodního toku HOZ. Nálet tvoří druhy typické pro vlhké a podmáčené oblasti, a to zejména druhy jako vrba popelavá (*Salix cinerea*), vrba křehká (*Salix fragilis*), vrba košíkářská (*Salix viminalis*), vrba velkolistá (*Salix appendiculata*), topol osika (*Populus tremula*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*). Dále se vyskytovali druhy jako je růže šípová (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), ale i ořešák královský (*Juglans regia*) a chmel otáčivý (*Humulus lupulus*). Stromová a keřová vegetace je vždy dostatečně vzdálena od prostoru kolejiště. Některé větve, ale mohou být překážka v bezpečném výhledu na přejezd. Samotné těleso kolejiště je herbicidy dobře udržované, občas se vyskytovaly porosty kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*), přesličky rolní (*Equisetum arvense*), ježatky kuří nohy (*Echinochloa crus-galli*) či bérů sivého (*Setaria pumila*) či traviny z čeledi Lipnicovité (*Poaceae*). Stavba nevyžaduje odstranění vzrostlých dřevin a zapojených porostů podléhajících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. V úvahu spíše připadá odstranění drobného náletu či vyvětvení některých větví zasahující do prostoru výhledu na přejezd. Dřeviny budou po vyvětvení dále plnit svoji funkci.

Vzhledem k tomu, že nebudou káceny dřeviny ani významné plochy keřů, nebyl proveden dendrologický průzkum. V souvislosti se stavbou nejsou řešeny náhradní výsadby vegetace.

Okolní pozemky nebudou stavbou dotčeny, pouze přístupové komunikace. Stavba neovlivní odtokové poměry v území.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Část kácení dřevin:

Stavba nevyžaduje odstranění vzrostlých dřevin a zapojených porostů podléhajících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. V úvahu spíše připadá odstranění drobného náletu a vyvětvení některých větví, které zasahující do prostoru trasy. Dřeviny po vyvětvení budou dále plnit svoji funkci.

Při výstavbě bude v blízkosti vzrostlých dřevin dodržována norma **ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích** a arboristický standard AOPK pod názvem „**SPPK 01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti**“. Odstranění náletových dřevin (Správou tratí SŽ) a kácení vzrostlých dřevin bude prováděno v **období vegetačního klidu (1.**

listopad – 31. březen) a mimo hnízdní období ptactva (pozorované a předpokládané ptactvo má hnízdní období od března do srpna). Rozsah odstraňování dřevin je omezen na nejmenší možnou míru.

Součástí stavby je odstranění stávajícího zařízení PZS – reléový domek, výstražníky.

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

Trvalé ani dočasné zábory pozemků určených k plnění funkce lesa stavbou nejsou navrhované. Realizací nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF.

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

Poloha stavby je určena stávající polohou železničního přejezdu P7744 v km 284,986, pozemní komunikace a trasováním dráhy v úseku Štítina – Opava-Komárov. V nejbližším okolí stavby je pouze průmyslový areál. Staveniště je dostupné jak po účelové komunikaci napojené na silnici I/11, tak i po dotčené železniční trati v úseku Štítina - Opava-Komárov.

Přejezd P7744 v km 284,986 se nachází na trati Ostrava-Svinov – Opava východ v traťovém úseku Štítina – Opava-Komárov. V současnosti je přejezd, jenž tvoří křížení dráhy s účelovou komunikací, zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením elektronického typu, kategorie 3SBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, bez závor, s přenosem informací na JOP v žst. Ostrava-Svinov a Opava východ).

Na trati je provoz organizován a řízen dle předpisu SŽ D1 ČÁST PRVNÍ, traťová rychlost v předmětném traťovém úseku je 100 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700m a trakce je elektrická stejnosměrná 3kV.

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

Stavbu je možné provést samostatně, ale je vhodné ji zkoordinovat s další připravovanou stavbou na této trati, případně zjistit stav připravenosti před realizací. Jedná se o stavbu:

Doplnění závor na přejezdu P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov – Opava východ

Stavba je dle rozhodnutí jejího investora, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s. o., a s ohledem na další připravovanou stavbu na této trati z důvodu minimalizace výluk, plánována pro realizaci ve stavební sezóně roku 2025. Přesný termín je nutné koordinovat s celozávodní dovolenou firmy TEVA Czech Industries s.r.o.

O jiných připravovaných investičních akcích není projektantovi nic známo.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Kat. území	Parc. č.	Vlastník/ právo hospodařit s majetkem	Druh pozemku/ způsob využití
Komárov u Opavy	976/16	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha/dráha
Komárov u Opavy	176/6	Teva Czech Industries s.r.o.	Ostatní plocha/ost.komunikace
Komárov u Opavy	669/3	Teva Czech Industries s.r.o.	Ostatní plocha/jiná plocha

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Stavba je svým charakterem nová stavba a změna dokončené stavby.

Parametry dráhy

Kategorie dráhy:	celostátní
Trať:	Ostrava-Svinov – Opava východ
Traťový úsek:	Štítina – Opava-Komárov
Traťová rychlost v TÚ:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700m
Počet kolejí:	1
Trakce:	elektrická (stejnoseměrná 3kV)
Centrální vytápění vozů:	ano
Traťového zab. zař.:	3.kategorie – automatické hradlo (integrované – TESA)
Nejdelší vlak:	500m
Nejpomalejší rychlost vlaku:	20 km/h

PZS v km 284,986:

Stávající stav

Kategorie PZS:	3SBI (s pozitivní signalizací, bez závor, s přenosem informací na JOP v žst. Ostrava-Svinov, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Opava-Komárov (výstražný stav))
Počet výstražníků:	4
Počet závor:	0
Kontrola volnosti:	počítačem náprav

Nový stav

Kategorie PZS:	3ZBI (s pozitivní signalizací, se závorami, s přenosem informací na JOP v žst. Ostrava-Svinov, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Opava-Komárov (výstražný stav))
Počet výstražníků:	4
Počet závor:	4
Kontrola volnosti:	počítačem náprav

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu. Realizací se účel užívání dráhy nezmění. Předmětem stavby je doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P7744 v km 284,986 na trati Ostrava-Svinov – Opava východ spočívající v doplnění závor. PZS bude plně vyhovovat ustanovením normy ČSN 342650 ed.2. Venkovní prvky PZS tvořeny výstražníky a závorami budou spojeny kabelizací s vnitřní technologií umístěnou v novém reléovém domku v blízkosti přejezdu. Volnost trati bude kontrolována pomocí stávajících počítačů náprav. Napájení technologie PZS bude ukončeno ve společné přístrojové skříni pro přejezdy.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

- d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Přejezd se nachází na celostátní trati Ostrava-Svinov – Opava východ v traťovém úseku Štítina – Opava-Komárov. Realizací stavby se parametry trati nezmění. Realizací stavby dojde k doplnění závor na železničním

přejezdu včetně rekonstrukce celého PZS, stavební rekonstrukci přejezdu, instalace PZTS v reléovém domku včetně jeho zapracování do DDTS a úprava napájení. Hlavní stavební práce budou probíhat během železniční výluky na trati. Práce spojené s ukončením vazebních kabelů, úpravou softwaru DOZ Ostrava-Svinov – Opava východ včetně jejich přezkoušení budou prováděny během železniční výluky nutné pro stavební rekonstrukci přejezdu. Samotná výměna a zkoušení softwaru proběhne v nočních hodinách (bude upřesněno po určení skutečného rozsahu zkoušek).

Realizace stavby bude prováděna za využití stávající příjezdové komunikace k přejezdu. Nové příjezdové komunikace na stavbu nebudou zřizovány. Vypnutí PZS z činnosti je uvažováno na 10 dnů, z toho 7 dnů během železniční výluky, proto bude přejezd v době mimo železniční výluky osazen dopravním značením (DZ P6 a IP22) a na dráze nebude potřeba zavádět odpovídající dopravní opatření (pomalé jízdy).

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Na území obce Komárov u Opavy bude stavba realizována mimo zastavěné území. Pozemky v katastrálním území Komárov u Opavy určené pro stavbu se dle aktuálního Územního plánu Opavy (úplné znění po změně č. 2, která nabyla účinnosti 19.1.2023) nacházejí na plochách DD – plochy dopravní infrastruktury drážní a v koridoru 1/K2-DD celostátní tratě č. 321 v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ. Hlavní využití ploch DD je pro stavby a zařízení související s železniční dopravou včetně přepravy cestujících a nákladů a včetně sítí a zařízení technické infrastruktury a provozních zařízení, přípustné využití ploch je pro komunikace funkční skupiny B, C a D, účelové komunikace, parkovací plochy a další stavby související s dopravou, stavby a zařízení pro snižování nebezpečí ekologických a přírodních katastrof, čerpací stanice pohonných hmot, myčky aut, garáže a parkoviště, stavby stravovacích zařízení a služeb s vazbou na železniční dopravu a zeleň. Podmíněné přípustné využití ploch je pro stavby a zařízení technické infrastruktury a technické vybavenosti včetně přípojek, jejichž umístění, nebo trasování mimo plochu by bylo neúčelné, neřešitelné nebo ekonomicky neúměrně náročné. Nepřípustné využití ploch je pro ostatní stavby a zařízení nesouvisející s využitím hlavním, přípustným nebo podmíněně přípustným. Hlavní využití ploch VL je pro stavby a zařízení lehké průmyslové výroby, přípustné využití ploch je pro výrobní a technické služby, drobná výroba, stavby a plochy pro skladování, dílny a zařízení údržby, zařízení na zpracování biologicky rozložitelného odpadu, veřejná prostranství, stavby pro vědu a výzkum, stavby pro obchod, služby, ubytování, stravování a administrativu, oddychové a relaxační zařízení pro zaměstnance, byty pro majitele a zaměstnance, ubytovací zařízení jako součást staveb a zařízení uvedených ve využití hlavním nebo přípustném, haly pro technické sporty a zařízení pro využívání volného času, autobazary, vřakoviště, sběrné dvory (třídící dvory, sběrný surovin), odstavování a garážování nákladních vozidel a autobusů, fotovoltaické elektrárny, zařízení a sítě nezbytné technické infrastruktury související s provozem fotovoltaické elektrárny a přípojek na technickou infrastrukturu, čerpací stanice pohonných hmot, myčky aut, zeleň, oplocení, stavby a zařízení technické infrastruktury a technického vybavení včetně přípojek, v koridorech pro veřejnou infrastrukturu je přípustná pouze realizace staveb, které významným způsobem neztíží nebo neznemožní stavby, pro které byly koridory vymezeny, komunikace funkční skupiny C a D, účelové komunikace, parkovací plochy a další stavby související s dopravou, železniční vlečky a s nimi související stavby dopravní infrastruktury drážní. Podmíněné přípustné využití ploch je pro stacionární zdroje znečišťování ovzduší pouze v případě vybavení technologiemi zajišťujícími minimalizaci emisí znečišťujících látek včetně pachových látek (tzn. aplikace nejlepších známých technologií), zvolený druh, rozsah a kapacita těchto činností musí respektovat kvalitu ovzduší v lokalitě a vzdálenost zdroje od obytné zástavby, v plochách navazujících na plochy bydlení nebo v bezprostřední blízkosti těchto ploch připustit pouze stavby a zařízení, jejichž provoz nemá negativní vliv na veřejné zdraví z hlediska ovlivnění hlukových poměrů (včetně negativního vlivu vibrací) a kvality ovzduší v území. Nepřípustné využití ploch je pro stavby pro bydlení kromě bytů pro majitele a zaměstnance, stavby pro rodinnou rekreaci, stavby zahrádkářských chat, zahrádkové osady, stavby pro školství, zdravotnictví a sociální péči, stavby kulturní a církevní, stavby a zařízení pro těžký průmysl, pro těžbu nerostů, zemědělské stavby a stavby pro chov hospodářských zvířat a další stavby a zařízení, které svým provozováním a technickým zařízením narušují užívání staveb a zařízení ve svém okolí a snižují kvalitu prostředí souvisejícího území, v pásmu piety hřbitova stavby a zařízení ohrožující řádný provoz veřejného pohřebiště nebo jeho důstojnost a nové stavby pro obchod s prodejní plochou nad 200 m², ostatní stavby a zařízení nesouvisející s využitím hlavním, přípustným nebo podmíněně přípustným.

Územně plánovací dokumentace platná pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků. Stavební záměr je v souladu s územně plánovací dokumentací.

f) 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

Vzhledem k situování a charakteru stavby, stavba nevyžaduje povolení výjimek. Při použití dosud nezavedeného zařízení je nutné v rámci stavby provést jeho technické schválení a zažádat o ověřovací provoz.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Podmínky uvedené ve stanoviscích jsou zapracovány v PD stavby a písemná vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části. Stavba bude provedena v souladu s projektovou dokumentací stavby a stavebním povolením Dopravního a energetického stavebního úřadu. Nově budované zařízení a položené kabely bude nutné v rámci realizace stavby geodeticky zaměřit.

h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů - kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území

Stavba se nedotkne ochrany nemovitých kulturních památek. Stavba není navržena na území chráněné krajinné oblasti. Stavba nezasáhne do ochranného pásma lesa (do 30 m od okraje lesního pozemku). Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a její realizaci se toto pásmo nemění.

j) základní předpoklady výstavby - časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové komunikace a kolejiště. Před započatím stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. V oblastech souběhu a křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi je ze strany vlastníků požadován ruční výkop. Zhotovitel stavby si v předstihu požádá příslušný odbor dopravy o stanovení přechodného dopravního značení pro silniční uzavírku přejezdu. Odpady budou předávány pouze subjektům oprávněným k jejich převzetí dle zákona o odpadech. Dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B.8 (Zásady organizace výstavby). Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem SŽDC D7/2 zažádá o výluky. Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizaci stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel okamžitou dekontaminaci. Stavba bude uváděna do provozu jako jeden celek.

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

Dokončené části stavby budou postupně uváděny do zkušebního provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšně vyhodnocení technicko-bezpečnostní zkoušky bude podmínkou předání stavby, která bude předána jako celek. Úspěšně vyhodnocení zkušebního provozu bude podmínkou kolaudace stavby.

l) orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady stavby jsou odhadovány na cca 27,3 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) urbanistické řešení - kompozice prostorového řešení,

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury. Účelem stavby je zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu. Přejezdové zabezpečovací zařízení s vnitřní výstrojí v novém reléovém domku bude doplněno o závory. Železniční přejezd je již v dnešní době pevně zakomponován v území a stavbou nedojde ke změně.

b) architektonické řešení - tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Architektonické řešení vychází ze stávajícího stavu a koncepce nového návrhu stavebního řešení je navrženo dle požadavku investora s ohledem na organizaci a provozování drážní dopravy na trati. Nový reléový domek bude betonový prefabrikát o půdorysných rozměrech 3x3m s jehlanovou střechou.

B.2.3 Celkové technické řešení

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

Stavba řeší doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení o závory, reléový domek, PZTS, napájení technologie a stavební rekonstrukci přejezdu. Technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna v novém reléovém domku v blízkosti přejezdu tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu pro rychlost vlaku 10km/h. Použité nově budované zařízení musí být zavedeno u Správy železnic s.o. (nebude-li zavedené, je nutné zavést na něj ověřovací provoz), případné odchylky od schváleného zapojení je nutno nechat technicky schválit v rámci realizační dokumentace. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

Jednotlivý popis koncepce technického řešení je uveden v B.2.6. a B.2.7.

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

Stavba neklade nároky na zdroje surovin, vody ani likvidaci odpadních vod.

c) celková spotřeba vody,

Stavba neklade nároky na zdroje vody.

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

V rámci stavebních prací bude kladen důraz na předcházení vzniku odpadů a zajištění přednostního využití odpadů, a to v následujícím pořadí jejich příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jejich odstranění. S odpady bude nakládáno v souladu s hierarchií odpadového hospodářství tj. v souladu s ust. § 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“). Odpady budou zařazovány dle druhů a kategorií podle ust. § 6 zákona o odpadech.

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií v odpovídajících shromažďovacích prostředcích v místě vzniku, budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem a předány pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle ust. § 16 odst. 3 zákona o odpadech do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných povinností daných zákonem o odpadech, povinnosti uvedené v ust. § 15 zákona o odpadech. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s prováděcími právními předpisy (vyhl. č. 8/2021 Sb., 273/2021 Sb.).

V souladu s ust. § 94 zákona o odpadech povede původce odpadů průběžnou evidenci, a to samostatně za každý druh odpadu, způsobem, s četností záznamů a v rozsahu stanoveném vyhláškou ministerstva. Původce odpadu, který vyprodukoval nebo nakládal v uplynulém kalendářním roce s více než 600 kg nebezpečných odpadů, s více než 100 tunami ostatních odpadů nebo s odpadem perzistentních organických znečišťujících látek vymezeným vyhláškou ministerstva, je povinen zaslat do 28. února následujícího roku hlášení souhrnných údajů z průběžné evidence za uplynulý kalendářní rok (viz § 95 zákona o odpadech).

Dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů (Katalog odpadů), dojde při stavební činnosti ke vzniku následujících odpadů:

Tab. 1: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby a jejich množství

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Množství odpadů (kg)
07 02 99	Odpady jinak blíže neučené – (konkrétní druh, pryž)	4 886
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13 - (konkrétní druh, elektrošrot)	2 190
17 01 01	Beton	50 103
17 02 03	Plasty - (konkrétní druh, PE podložky)	19
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné - (konkrétní druh, železniční pražce dřevěné)	42
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – (konkrétní druh, asfaltový beton bez dehtu)	35 878
17 04 05	Železo a ocel – (konkrétní druh, železný šrot)	11 742
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – (konkrétní druh, výkopová zemina)	669 648
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	276 389
17 09 04	Směsné st. a dem. Odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 – (konkrétní druh, laminát z demolic technolog. domků)	1 500

***Podrobnější informace o odpadech viz kapitola B.6.**

Zemina z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. V případě jakéhokoliv přebytku zeminy je nutné provést vzorkování před jejím dalším využitím. Zbytky kovových částí, železo, beton, papírové a lepenkové obaly, plastové obaly atd. budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. Demontované technologie převezme investor (Správa železnic s. o.) k dalšímu využití.

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

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

Stavba nevyžaduje napojení na veřejné komunikační síť.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

Netýká se.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Po dohodě se správcem zařízení byla stanovena minimální odstupová vzdálenost od zesilovacího trakčního vedení a břevna vztyčené závory na 0,6m.

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

Stavba se nachází na trati provozované na stejnosměrné trakci. Pro omezení korozních vlivů jsou použity plněné plastové kabely. S ohledem na vyhlášku č. 132/2023 §24a budou kabely k LED výstražníkům delší než 30m uvažovány v provedení se stíněním (stínění bude do doby zavedení střídavé trakce zaizolováno).

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu,

PS 21-01-31 PZZ P7744 v km 284,986

V současném stavu je železniční přejezd zabezpečen elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie 3SBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, bez závor, s přenosem informací na JOP DOZ v žst. Ostrava-Svinov, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Opava-Komárov (výstražný stav)) s vnitřní technologií umístěnou v reléovém domku u přejezdu. Volnost přibližovacích úseků je kontrolována pomocí počítače náprav. Ovládání PZS je automatické jízdou vlaku s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení žst. Opava-Komárov. Napájení PZS je řešeno z drážního rozvodu. Náhradní napájení tvoří baterie umístěné v bateriové skříni.

PS 21-02-01 Reléový domek P7744, DDTS

V současnosti není na přejezdu P7724 v km 284,986 vybudován systém dálkové diagnostiky (DDTS ŽDC). Nejbližší systém DDTS ŽDC je vybudován v žst. Ostrava-Svinov a žst. Krnov, a to včetně integračního koncentrátoru (InK) ve sdělovací místnosti VB.

PS 21-02-41 Reléový domek P7744, PZTS

V současné době není stávající RD u přejezdu P7744 vybaven systémem PZTS.

PS 21-02-51 Štítina – Opava-Komárov, úprava traťové kabelizace

Na trati Ostrava-Svinov – Opava východ v úseku Opava-Komárov – Štítina se nachází přejezd P7744, kde je v současné době proveden výpich 3XN0,8 z traťového kabelu 10XN0,8. Současně je zde přiveden další kabel 3XN0,8 z ŽST Opava-Komárov, který je ukončen ve skříni zab. zař. přejezdu. Tento kabel je ukončen ve stavědlové ústředně ŽST Opava-Komárov v kabelové skříni zab. zař.

PS 21-02-81 Reléový domek P7744, přenosové zařízení

Na trati Ostrava-Svinov – Opava východ je v provozu přenosový systém SDH STM-4. Ve stávajícím RD u přejezdu P7744 není dostupné žádné přenosové zařízení.

b) popis navrženého řešení,

PS 21-01-31 PZZ P7744 v km 284,986

V rámci objektu bude na přejezdu provedena rekonstrukce stávajícího PZS. Nové PZS elektronického typu bude kategorie 3ZBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, celými závory, s přenosem informací na JOP DOZ v žst. Ostrava-Svinov, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Opava-Komárov (výstražný stav)) s vnitřní technologií umístěnou v novém reléovém domku. Ovládání PZS bude stejně jako dnes automatické jízdou vlaku s vazbou na staniční zabezpečovací zařízení v žst. Opava-Komárov, pouze dojde k úpravě spouštěcích obvodů PZS z důvodu doplnění závor. Náhradním napájením bude bezúdržbová baterie umístěná v bateriové skříni.

PS 21-02-01 Reléový domek P7744, DDTS

V rámci tohoto provozního souboru budou do DDTS ŽDC integrovány nově vybudované technologické systémy (TLS dle TS 2/2008-ZSE v platném znění) na přejezdu P7744 v km 284,986. Protože InK v žst. Krnov je hodně vytižen zpracováním dat z regionu budou technologické systémy připojeny do datové technologické sítě (TDS) pomocí InK v žst. Ostrava-Svinov. Data budou z tohoto InK přenášena na integrační servery (InS): InS OŘ Ostrava a InS CDP Přerov.

Do DDTS budou integrovány technologie – PZTS (poplachové zabezpečovací a tísňové systémy) a DVK (dveřní kontakty v domcích PZS). Systém PZTS bude tvořit: prostorová a plášťová ochrana, požární čidlo, čtečka služebních karet.

Dále budou aktualizováni příslušní klienti DDTS ŽDC ve správě SSZT v Ostrava a klienti na HZS SŽ JPO Ostrava (OIS) a HZS SŽ v Praze (COIS).

Technické řešení dálkové diagnostiky respektuje technické specifikace systémů, zařízení a výrobků SŽDC TS č.2/2008 - ZSE, v aktuálním platném vydání, pokud budou daný rozsah informací umožňovat navazující technologické systémy.

PS 21-02-41 Reléový domek P7744, PZTS

U přejezdu P7744 na trati v úseku Štítina – Opava-Komárov bude v rámci nového zabezpečení přejezdů zřízen nový reléový domek (RD), u kterého je požadováno instalovat systém PZTS s přenosem diagnostických informací do DDTS. Objekt je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. podle Samostatné přílohy E Směrnice SM 07. V RD bude instalován duální detektor pohybu (PIR/MW), magnetický kontakt na dveřích a opticko-kouřové čidlo na stropě RD zajišťující včasnou detekci požáru. U vstupních dveří uvnitř RD bude umístěna klávesnice a čtečka karet pro zastřežení/odstřežení objektu.

PS 21-02-51 Štítina – Opava-Komárov, úprava traťové kabelizace

Na trati Ostrava-Svinov – Opava východ v úseku Opava-Komárov – Štítina bude v rámci nového zabezpečení přejezdu P7744 zřízen nový RD. Do nového RD bude zřízen výpich 10XN0,8 (oboustranně vypíchnout 5 čtyřek z traťového kabelu 10XN0,8). Vznikne tak dostatečná rezerva pro nasazení modemové linky. Kabel bude ukončen ve venkovním kabelovém rozvaděči SIS spolu s propojovacím kabelem do RACKu v RD. Mezi novým RD (venkovní rozvaděč SIS) a VTO u SMO v blízkosti přejezdu bude položen propojovací kabel 3XN0,8.

PS 21-02-81 Reléový domek P7744, přenosové zařízení

Mezi RD P7744 a ŽST Opava-Komárov bude nasazena modemová trasa pomocí XDSL modemů. Modemy zajistí připojení do TDS a přenos diagnostických informací do DDTS.

V ŽST Opava-Komárov bude doplněn TechLAN switch C2960-24P-TL z vyzískaného zařízení správce. Stávající zařízení připojené přímo do SDH budou přepojeny do dodaného switchu, který bude připojen do přenosového zařízení SDH. Pro zajištění napájení switchu a modemu bude doplněn střídač a zásuvkový panel. Stávající DC zdroj 48 V je zastaralý a nedostatečný. Bude dodán nový DC zdroj s adekvátně vyšším výkonem včetně nových baterií.

- c) **energetické výpočty - spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku.**

Instalovaný příkon zařízení v reléovém domku bude cca 4,2 kW.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu,

SK 21-00-02 Železniční svršek a spodek, P7744 v km 284,986

Na trati je maximální traťová rychlost 100 km/h s traťovou třídou zatížení D4. Stávající železniční svršek sestává z kolejnic tvaru 49E1 s pružným bezpodkladnicovým upevněním W14. Na pražcích betonových B91 s rozdělením pražců „u“. Řešený úsek se nachází v přímé.

Informace o stávající skladbě železničního spodku nebyly k dispozici. Byl proveden geotechnický průzkum podloží a jeho skladba je popsána v geotechnickém průzkumu.

SO 21-13-01 Železniční přejezd, P7744 v km 284,986

Stávající přejezd šířky 8,4 m je tvořen celopryžovými přejezdovými panely Strail v modulu 0,6 m. Křížení s kolejí je dle evidenčního listu 100 ° Rychlost na pozemní komunikaci přes přejezd je 50 km/h. Přejezd je bez chodníku. Přejezdová konstrukce byla vložena do koleje v roce 11/2006.

SO 21-52-01 Parkovací stání a zpevněné plochy pro RD P7744

Ve stávajícím stavu se parkovací stání nenachází. Nachází se zde stávající ocelové svodidlo, které bude v rámci tohoto objektu upraveno.

SO 21-72-01 Reléový domek P7744

Ve stávajícím stavu se u daného přejezdu reléový domek nachází na jiném místě. Tento objekt neřeší stávající stav a jeho demontáž.

SO 21-86-01 Přípojka NN, P7744 v km 284,986

Napájení stávajícího RD PZS P7744 je provedeno stávajícím kabelem vedeným z rozvodny NN umístěné v objektu ŽST Opava-Komárov. V místě stávajícího RD je kabel zaústěn do pojistkové skříně s označením KSP1 a odtud dále pokračuje do rozvaděče RD vedle jeho dveří.

b) stručný popis navrženého řešení.

SK 21-00-02 Železniční svršek a spodek, P7744 v km 284,986

Zahrnuje výměnu stávajícího železničního svršku za nový materiál, který bude tvořen kolejnicemi 49E1 na pražcích betonových minimální délky 2,6 m s pružným bezpodkladnicovým upevněním. Svršek bude vyměněn v celém rozsahu úprav železničního spodku v délce 69,6 m. Směrově a výškově je řešení napojeno na projekt osy koleje " Směrové a výškové napojení na projekt PPK "Prostorová poloha koleje - stavební projekt koleje č. 1"". Rychlost zůstane zachována stávající 100 km/h.

Nový železniční spodek byl navržen dle zjištěných parametrů podloží z geotechnického průzkumu. Vzhledem ke zkrácení doby výluky v koleji byla navržena zesílená konstrukce pražcového podloží ze sypaných vrstev. Zesílená konstrukce pražcového podloží je tvořena konstrukční vrstvou šterkodrti fr. 0/32 a podkladní vrstvou z drceného kameniva fr. 0/90. ZKPP je zřízeno pod přejezdovou konstrukcí s výběhem 5 m před a za přejezdem. Dále je pak navržen výběh konstrukční vrstvy v délce V/4 za ZKPP. Součástí železničního spodku je zřízení odvodnění, které je zajištěno příčným sklonem zemní pláně. V místě přejezdu je navržen podélný trativod. Bude provedeno rozšíření pláně tělesa železničního spodku v délce 24,0 L prefabrikátem na pravé straně před přejezdem.

SO 21-13-01 Železniční přejezd, P7744 v km 284,986

Nový železniční přejezd bude tvořený celopryžovými panely v modulu 1,2 m s vnějšími pryžovými panely v modulu 1,2 m a šířkou 0,900 m. Vnější panely budou uloženy na železobetonových závěrných zídkách. Přejezd bude mít v půdorysu tvar obdélníku. Celková šířka nového přejezdu bude 9,6 m. Součástí přejezdu je také úprava přilehlé pozemní komunikace. Úpravy vychází z plynulého a normového napojení na stávající stav. V rámci objektu dojde k úpravě dopravního značení na pozemní komunikaci. Bude doplněno vodorovné dopravní značení.

SO 21-52-01 Parkovací stání a zpevněné plochy pro RD P7744

Bude zřízeno nové parkovací stání a přístupový chodník k reléovému domku přejezdu P7744. Parkovací stání bude zřízeno ve směru do areálu Teva. Parkovací stání bude mít rozměr 8,25x2,25 m velikostně bude dostatečné pro odstavení dodávkového automobilu. Povrch parkovacího stání bude tvořeno živичnou vozovkou a nezpevněnou krajnicí. Přístupový chodník k reléovému domku od tohoto parkovacího stání bude tvořen betonovou velkoformátovou dlažbou, která bude ohraničena chodníkovým betonovým obrubníkem.

SO 21-72-01 Reléový domek P7744

Nový reléový domek bude monolitická prefabrikovaná konstrukce s rozměry 2,98 x 3,0 m. Střecha domku bude mít tvar valby a tuto konstrukci bude tvořit krov se sbíjenými vazníky. Krytina bude bitumenový šindel. Střecha bude opatřena kovovými okapy a dešťovými svody. Okolo reléového domku bude zřízen okapový chodník z velkoformátové betonové dlažby, který bude opatřen zahradním obrubníkem.

SO 21-86-01 Přípojka NN, P7744 v km 284,986

Napájení nového RD PZS P7744 bude provedeno stávajícím kabelem vedeným z rozvodny NN umístěné v objektu ŽST Opava-Komárov. V místě stávajícího RD bude kabel naspojován a dále veden až do místa nového RD, kde bude zaústěn do nové pojistkové skříně s označením KSP1 umístěné u stěny nového RD. Vedle skříně KS bude u stěny RD umístěna společná přístrojová skříň pro přejezd s označením RP7744 napájená z KSP1. Pro RD bude vybudováno nové uzemnění společné pro PEN a zab.zař..

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému.

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude 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." a "Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky SŽ R14 – Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

Jelikož přivedené kabely do reléového domku vstupují přímo ze země, tak není nutné provádět utěsnění protipožárními ucpávkami. Toto se provádí pouze v případě vstupu kabelů z kabelových šachet nebo kabelových kanálů.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umísťování staveb.

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno HZS Moravskoslezského kraje a místně příslušnou JPO HZS Správy železnic. Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.

Při návrhu MTO je nutno vycházet z platné interní směrnice SŽ SM009 Stanovení pravidel pro uplatnění výstupů projektu v oblasti moderního designu a architektury nádraží a zastávek (účinnost od 5.12.2023).

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k reléovému domku, 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 (EI 60 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.

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

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 hasicí schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasicí schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).

Dveře RD budou plné a pevné plné konstrukce bez prosklení, s uzamykacím systémem s kováním a cylindrickou zámkovou vložkou s odolností proti vloupání v bezpečnostní třídě RC 3 podle ČSN EN 1627 nebo visací zámky s cylindrickou vložkou splňující bezpečnostní požadavky třídy 4 podle ČSN EN 12 320 (včetně komponentů).

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,

Pro navržený reléový domek na přejezdu, jakožto budovu s celkovou energetickou vztažnou plochou menší než 50 m², nemusí být splněny požadavky na energetickou náročnost budovy (viz § 7 odst. 5 písm. a) zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů). Odhadovaná maximální spotřeba energie reléového domku včetně vnitřního zabezpečovacího zařízení je cca 4,2kW.

b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,

Netýká se.

c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

Netýká se.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Charakterem se stavba nedotýká hygienických předpisů. V reléovém domku se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Netýká se. Reléový domek je budova bez trvalé přítomnosti obsluhy.

b) ochrana před bludnými proudy,

Stavba se nachází na trati provozované na stejnosměrné trakci. Pro omezení korozních vlivů jsou použity plněné plastové kabely. S ohledem na vyhlášku č. 132/2023 §24a budou kabely k LED výstražníkům delší než 30m uvažovány v provedení se stíněním (stínění bude do doby zavedení střídavé trakce zaizolováno). Kovové konstrukce jsou z výroby opatřeny ochranným nátěrem.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Reléový domek je uzpůsoben do prostředí s otřesy způsobené provozem drážní dopravy.

d) ochrana před hlukem,

Netýká se.

e) protipovodňová opatření,

Stavba nezasahuje do žádného stanoveného záplavového území.

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

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti s aktivními či potencionálními sesuvy.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Napájení PZS je řešeno v TN soustavě z drážního rozvodu. Po dopravní stránce je přejezd součástí křížení celostátní dráhy s účelovou komunikací.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Přejezdové zabezpečovací zařízení bude připojeno na stávající rozvod nízkého napětí z drážního rozvodu nově ukončený ve společné přístrojové skříni pro přejezdy, která bude umístěna u reléového domku. Instalovaný příkon bude cca 4,2 kVA.

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, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

Železniční přejezdy zůstanou napojeny na stávající dopravní infrastrukturu. Realizace stavby vyžaduje změnu dopravního značení A30 Železniční přejezd bez závor za dopravní značku A29 Železniční přejezd se závorami.

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

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

Netýká se.

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

Stavba bude rozdělena do čtyř časových úseků. Nejprve proběhnou přípravné práce bez požadavků na omezení drážní dopravy. Poté bude následovat vypnutí PZS z činnosti (celková délka 10 dnů, z toho 7 dnů během železniční výluky), vlastní 7-denní železniční výluka se silniční uzavírkou a 1 den pro uvedení PZS do provozu. Požadavkem OŘ ÚRP Ostrava je, aby po dobu vypnutí PZS z činnosti (mimo železniční výluky) bylo zajištěno zjišťování volnosti traťového úseku, ve kterém se aktivované PZZ nachází (zjišťování bezpečným způsobem - výpisem obsluhou z JOP).

Hlavní část stavby bude provedena během železniční výluky nutné pro stavební rekonstrukci železničního přejezdu. Délka železniční výluky v dotčeném traťovém úseku Štítina – Opava-Komárov je plánována na 7 dnů. Dle stávajícího jízdního řádu je v dotčeném úseku vedeno ve všední dny 7 párů vlaků R, 1 pár vlaku RJ, 1 pár vlaku IC, 9,5 párů vlaku Sp a 20,5 párů vlaku Os, o víkendu pak 7 párů vlaku R, 1 pár vlaku RJ, 1 pár vlaku IC, 20 párů vlaku Os (Spěšné vlaky o víkendu nejsou provozovány). Za tyto osobní vlaky jsou uvažovány autobusy v počtu 2 ks za jeden osobní vlak a spěšný vlak a 4 kusů za vlaky R, RJ a IC. Náhradní autobusovou dopravou bude nahrazen pro vlaky Os a Sp mezistaniční úsek Háj ve Slezsku – Opava východ a pro vlaky R, RJ a IC úsek Ostrava-Svinov – Opava východ. Náhradní autobusová doprava pro osobní a spěšné vlaky bude vedena po silnici III.třídy mezi obcemi Háj ve Slezsku a Štítina, poté po silnici I. a III.třídy mezi Štítinou a stanicí Opava východ a pro vlaky R, RJ a IC mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Opava východ pak po silnici I/11. Předpokládaná délka objízdné trasy pro náhradní autobusovou dopravu za Os a Sp je cca 16 km a za vlaky R, RJ a IC je 31 km. V rozpočtové části stavby jsou vedeny náklady za náhradní autobusovou dopravu.

Nákladní doprava (2 páry manipulačních vlaků v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ) nebude v době železniční výluky provozována, případně bude vedena po obchozí trase přes Olomouc a Krnov. Obsluha vlečky č. 6086 bude po dobu železniční výluky možná pouze ze směru od ŽST Opava východ.

Náhradní autobusová doprava pro vlaky Os a Sp bude zavedena v úseku Háj ve Slezsku – Opava východ, pro vlaky IC, RJ a R to bude v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ. Železniční zastávky Lhota u Opavy, Mokré Lazce a ŽST Opava-Komárov budou po tuto dobu dočasně přemístěny k hlavní silnici (Lhota u Opavy – Autobusová zastávka Háj ve Slezsku, Lhota, škola, Mokré Lazce – U odbočky k železniční zastávce na křižovatce ulic Sokolská a Nádražní, Opava-Komárov – Autobusová zastávka Opava, Opava-Komárov, Komasy).

c) dosažené parametry stavby - tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlostí, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

Netýká se.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy,

Zemina z výkopů bude opět použita pro úpravu okolí reléového domku. Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit únikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních mechanismů, ale také úniku používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

b) použité vegetační prvky,

Netýká se.

c) biotechnická, protierozní opatření.

Stavba nevyžaduje biotechnická a protierozní opatření.

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

Stavba nebude mít významný negativní vliv na životní prostředí. Svým rozsahem a charakterem stavba nenaplní žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona. Realizace předmětného záměru nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými záměry významný vliv na příznivý stav předmětu ochrany nebo celistvost evropsky významné lokality nebo ptačí oblasti ve smyslu §45i odst. 1 zákona č. 114/1992 Sb..

Ovzduší a hluk

Ve fázi výstavby bude stavba plošným zdrojem znečišťování ovzduší, který bude zejména při zemních pracích emitovat tuhé znečišťující látky. Liniovým zdrojem znečišťování ovzduší budou provozované dopravní prostředky na příjezdových trasách ke stavbě. Uvedené zdroje budou také ovlivňovat akustickou situaci v blízkém okolí stavby a okolo příjezdových tras. Na stavbě bude použita i malá strojní mechanizace, tak aby nebyly dotčeny stávající podzemní inženýrské sítě a potrubí nebo narušeny ostatní stávající kabelizace. Stavba bude prováděna v neobydlené části obce Komárov u Opavy. Negativní vliv výstavby bude pouze krátkodobý, malé intenzity a lze jej dostatečně eliminovat technologickou kázní dodavatele stavby na přijatelnou míru.

Při provozu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění kvality ovzduší. Hladina hluku v důsledku stavby je neměnná. Pro realizaci ani provoz stavby nebyla zpracována hluková ani rozptylové studie, vzhledem k charakteru a rozsahu stavby jsou tyto studie irrelevantní.

Voda

Nová kabelová trasa bude překonávat umělou stavbu (propustek) pod silnicí. Konkrétně dojde ke křížení kabelové trasy vedené do RD a vodního toku HOZ (IDVT 10212753, správce povodí Povodí Odry s. p.), tento vodní tok je VKP ze zákona. Tento vodní tok bude stavbou dotčen, pokládka nové kabelizace bude vedena v chrániče pod dnem vodoteče (ve výkopu 50 x 130 a uložení kabelizace bude v chrániče).

Stavba neleží v žádném ochranném pásmu zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Dále stavba není situovaná ve stanoveném záplavovém území. Vzhledem k charakteru stavby by záměr neměl mít na tato záplavová území vliv. Protipovodňová opatření nejsou řešena.

Při výstavbě musí být nakládáno s odpady, stavebním materiálem a stavebními mechanismy tak, aby nedošlo k ohrožení půd a vod v území. Stavba ve smyslu vyhlášky č. 450/2005 Sb. je považována za stavbu, kde při výstavbě nebude zacházení se závadnými látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vodami nebude nakládáno s větší množstvím závadných látek, proto nebude zpracován havarijní plán stavby.

Odpady

Při veškerém nakládání s těmito odpady je třeba dodržet ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., zákon o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění, a jeho prováděcích vyhlášek. Zhotovitel stavby bude vystupovat jako původce odpadů a zabezpečí způsob nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou a v souladu s podmínkami vyjádření příslušných odborů ŽP v dokladové části. Zhotovitel stavby, stavební dozor i osoba zodpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽ „SMO96 Směrnice pro nakládání s odpady“. Doklady o likvidaci odpadů doloží dodavatel stavebních prací investorovi stavby při předání stavby do užívání. Zhotovitel stavby provede zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP). V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky k likvidaci odpadů stavby.

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztřídit dle zákona č. 541/2020 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 08/2021 Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií (viz tabulka č. 2). Soustředování stavebních odpadů na stavbě musí být prováděno odděleně a nakládáno s nimi prováděno tak, aby byla zajištěna nejvyšší možná míra jejich opětovného použití a recyklace.

Zemina z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. V případě jakéhokoliv přebytku zeminy je nutné provést vzorkování před jejím dalším využitím v souladu s dokumentem Všeobecnými technické podmínky (VTP) zadavatele stavby provést vzorkování této zeminy před předáním oprávněné osobě s nakládáním s tímto odpadem. Vzorkování zeminy s možnou kontaminací je možné povést před zahájením stavby na základě pochůzky s investorem stavby. Podmínky vzorkování zeminy upravuje bod 4.5.14 VTP pro DSP a PDPS a dále metodický pokyn odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi z roku 2018.

Zbytky kovových částí, beton, pryžové podložky, kabely, akumulátory, vyřazená zařízení budou recyklovány v maximální možné míře, odpady, které nebudou recyklovány budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. Smýčené dřeviny kmeny a větve o větších průměrech budou využity na palivové dříví a drobné větve přednostně štěpkovány v souladu se směrnicí investora stavby č. j. 20180/2020-SŽ-GŘ-O15 Metodický pokyn pro údržbu stromoví.

V rámci stavebních prací bude kladen důraz na předcházení vzniku odpadů a zajištění přednostního využití odpadů, a to v následujícím pořadí jejich příprava k opětovnému použití, recyklace, jiné využití, včetně energetického využití, a není-li možné ani to, jejich odstranění. S odpady bude nakládáno v souladu s hierarchií odpadového hospodářství tj. v souladu s ust. § 3 zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (dále jen „zákon o odpadech“). Odpady budou zařazovány dle druhů a kategorií podle ust. § 6 zákona o odpadech.

Stavební odpady budou shromažďovány utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií v odpovídajících shromažďovacích prostředcích v místě vzniku, budou zabezpečeny před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem a předány pouze do zařízení určeného pro nakládání s daným druhem a kategorií odpadu nebo za podmínek podle ust. § 16 odst. 3 zákona o odpadech do dopravního prostředku provozovatele takového zařízení. Původce odpadů je povinen dodržovat, mimo jiných povinností daných zákonem o odpadech, povinnosti uvedené v ust. § 15 zákona o odpadech. S veškerými odpady bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech a v souladu s prováděcími právními předpisy (vyhl. č. 8/2021 Sb., 273/2021 Sb.).

V souladu s ust. § 94 zákona o odpadech povede původce odpadů průběžnou evidenci, a to samostatně za každý druh odpadu, způsobem, s četností záznamů a v rozsahu stanoveném vyhláškou ministerstva. Původce odpadu, který vyprodukoval nebo nakládal v uplynulém kalendářním roce s více než 600 kg nebezpečných odpadů, s více než 100 tunami ostatních odpadů nebo s odpadem perzistentních organických znečišťujících látek vymezeným vyhláškou ministerstva, je povinen zaslat do 28. února následujícího roku hlášení souhrnných údajů z průběžné evidence za uplynulý kalendářní rok (viz § 95 zákona o odpadech).

V okolí stavby se v době zpracování dokumentace nachází několik oprávněných osob odebírajících požadované odpady, které je možné dohledat na portále „ISOH - Registr zařízení“ v diki Ministerstva životního prostředí (<https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>). Výběr použitého zařízení pro nakládání s odpady plně závisí na volbě zhotovitele stavby. Zhotovitel stavby je povinen si zajistit 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.

Způsob naložení s demontovaným zařízením bude projednán se správcem majetku SSZT Správa železnic, státní organizace pro případné další využití na náhradní díly. S vyzískaným materiálem pak bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

Tab. 2: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Nakládání s odpadem
07 Odpady z organických chemických procesů				
07 02 99	Odpady jinak blíže neučené – (konkrétní druh, pryž)	O	4,886	předání k likvidaci
16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené				
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13 - (konkrétní druh, elektrošrot)	O	2,190	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)				

17 01 01	Beton	O	50,103	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 02 04	Plasty - (konkrétní druh, PE podložky)	O	0,019	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 02 04	Sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné - (konkrétní druh, železniční pražce dřevěné)	N	0,042	předání k likvidaci
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01 – (konkrétní druh, asfaltový beton bez dehtu)	O	35,878	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 04 05	Železo a ocel – (konkrétní druh, železný šrot)	O	11,742	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – (konkrétní druh, výkopová zemina)	O	669,648	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	276,389	předání k likvidaci
17 09 04	Směsné st. a dem. Odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 – (konkrétní druh, laminát z demolic technolog. domků)	O	1,5	předání k likvidaci

Tab. 3: Přehled konkrétních odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby.

Kód druhu odpadu	Jedn.	kat.	Popis druhu odpadu	PS 01-01-31	PS 21-02-51	PS 21-02-81	SO 21-72-01	SO 21-52-01	SO 21-13-01	SK 21-00-02
07 02 99	t	O	pryž						4, 886	
16 02 14	t	O	elektrošrot	2	0,05	0,140				
17 01 01	t	O	Beton	3					8,839	38,264
17 02 03	t	O	Plasty							0,019
17 02 04	t	N	Dřevo obsahující nebezpečné látky - železniční pražce dřevěné							0,042
17 03 02	t	O	asfaltový beton bez dehtu					2,330	33,548	
17 04 05	t	O	železný šrot	0,5				0,852	0,300	10,09

17 05 04	t	O	výkopová zemina			0,392	8,234	52,685	111,252	497,085
17 05 07	t	N	Štěrk ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky							276,389
17 09 04	t	O	laminát z demolic technolog. domků	1,5						

*celé názvy odpadů jsou vzhledem k velikosti tabulky uvedené pouze v tabulce 1 a 2

Omezení prašnosti v rámci stavby: sypké materiály budou zaplachtovány, při nakládce a vykládce budou minimalizovány spádové výšky. Nebude prováděno odkrytí celého povrchu najednou. Odkryté suché a sypké plochy a deponie budou skráceny (zvlhčovány), a to zejména při větrném počasí. Plochy, které jsou určené k následným vegetačním úpravám, budou osázeny co nejdříve po dokončení prací.

Půda

Realizací nedojde k trvalému ani dočasnému záboru ZPF.

Zemina z výkopu bude sloužit k úpravě terénu kolem nového reléového domku. Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit unikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních zařízení, ale také uniků používaných závadných látek při výstavbě. V případě kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

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

Stavba nezasahuje do žádného zvláště chráněného území, ani do jeho ochranného pásma. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavbou dotčeny. Stavba nezasáhne na území přírodního parku. Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek, ale stavba zasáhne do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších předpisů). Konkrétně dojde ke křížením kabelové trasy a vodního toku HOZ (IDVT 10212753, správce povodí Povodí Odry s.p), který je VKP ze zákona. Tento vodní tok bude stavbou dotčen, pokládka nové kabelizace bude vedena v chrániče pod dnem vodoteče (ve výkopu 50 x 130 a uložení kabelizace bude v chrániče).

Stavba nekříží žádné skladebné prvky ÚSES. Stavba se nedotkne lesních pozemků, a nedojde ani k dotčení jejich ochranných pásem (do 30 m od PUFL).

V místě stavby na přejezdu P7744, který je na pozemku stavby parc.č. 976/16 (ostatní plocha) v k.ú. Komárov u Opavy, se vyskytuje zejména nálet dřevin lemující trasu tratě a trasu vodního toku HOZ. Nálet tvoří druhy typické pro vlhké a podmáčené oblasti, a to zejména druhy jako vrba popelavá (*Salix cinerea*), vrba křehká (*Salix fragilis*), vrba košíkářská (*Salix viminalis*), vrba velkolistá (*Salix appendiculata*), topol osika (*Populus tremula*), olše lepkavá (*Alnus glutinosa*). Dále se vyskytovali druhy jako je růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*), ale i ořešák královský (*Juglans regia*) a chmel otáčivý (*Humulus lupulus*). Stromová a keřová vegetace je vždy dostatečně vzdálena od prostoru kolejíště. Některé větve, ale mohou být překážka v bezpečném výhledu na přejezd. Samotné těleso kolejíště je herbicidy dobře udržované, občas se vyskytovaly porosty kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*), přesličky rolní (*Equisetum arvense*), ježatky kuří nohy (*Echinochloa crus-galli*) či bérů sivého (*Setaria pumila*) či traviny z čeledi Lipnicovité (*Poaceae*). Stavba nevyžaduje odstranění vzrostlých dřevin a zapojených porostů podléhajících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. V úvahu spíše připadá odstranění drobného náletu či vyvětvení některých větví zasahující do prostoru výhledu na přejezd. Dřeviny budou po vyvětvení dále plnit svoji funkci.

Vzhledem k výše uvedenému není uvažováno o náhradní výsadbě.

Při výstavbě bude dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a z ní vycházející arboristický standard SPPK 01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti.

V okolí blízkém stavby se vyskytují druhy živočichů a rostlin adaptované na prostředí sídla, živočichové a rostliny typické pro polní a příměstské ekosystémy. Dle záznamů mladších 10 let z nálezové databáze AOPK, se na dráze a v jejím bezprostředním okolí nevyskytují žádné zvláště chráněné druhy rostlin či živočichů. Vzhledem k uvedenému se nepředpokládá zásah do biotopu nebo stanoviště zvláště chráněného druhu živočichů a rostlin, také není s ohledem na rozsah a charakter stavby předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy.

Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Návrh na minimalizaci vlivů na životní prostředí obecně zahrnuje níže uvedené opatření:

- v blízkosti obytné zástavby provádět stavební práce mimo dobu nočního klidu, tj. pouze od 6:00 do 22:00 při dodržení stanovených hygienických limitů v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.;
- pro snížení hluchosti při výstavbě využít stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území;
- stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu a při odstavení na staveništi je zajistit proti možným úkapům pohonných hmot;
- pro minimalizaci prašnosti v období delšího sucha bude prováděno skrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací na stavenišť;
- příjezdové komunikace udržovat pravidelnou očistou v souladu s § 28 zákona o pozemních komunikacích;
- v případě havárie při realizaci stavby kontaktovat hasiče, u havárie menšího rozsahu v půdním prostředí okamžitě sanovat doporučenými sanačními prostředky;
- na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava;
- při nakládání s odpady dodržovat veškeré povinnosti vyplývající ze zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a z jeho prováděcích vyhlášek.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. Nejblíží prvek soustavy NATURA 2000, je Evropsky významná lokalita (EVL) Hněvošický Háj (CZ0810423) se nachází ve vzdálenosti cca 8,8 km severním směrem od stavby. Vzhledem ke vzdálenosti a k tomu, že se jedná pouze o stavbu nového zabezpečovacího zařízení stávajícího přejezdu a kabelizaci, nemůže mít stavba vliv na evropsky významné lokality nebo vyhlášené ptáč oblasti ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny.

d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Předmětná stavba svým charakterem a umístěním nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí, proto není vyžadováno zjišťovací řízení podle uvedeného zákona a nejsou stanoveny podmínky posuzování vlivů na životní prostředí.

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,

Stavba není posuzována dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci, v platném znění.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Nebude ovlivněno stávající ochranné pásmo dráhy. Ochrana stavby dle jiných předpisů nebude dotčena.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Malý negativní vliv se projeví při stavebních pracích krátkodobým ovlivněním kvality ovzduší a hladiny hluku v blízkém okolí stavby, přičemž přístup bude realizován po stávajících komunikacích. Práce na zhotovení základů a umístění reléového domku budou probíhat strojně. Zemní práce budou probíhat pouze v denní době (6:00 – 22:00).

Přejezd se dle územního plánu nachází v nezastavěné oblasti. Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán významný negativní vliv provozu i realizace stavby na zdraví obyvatel.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

Staveniště se bude nacházet v nezastavěném území města Opavy (část Komárov) na základě technického řešení a prostorového umístění stavby dle místních podmínek.

Plocha zařízení staveniště je uvažována v blízkosti železničního přejezdu, dle předpokládaných potřeb zhotovitele, podle konfigurace terénu a vlastnických vztahů.

Věcné využití ploch zařízení staveniště je specifikováno pouze rámcově. Přesná specifikace je odvislá od možností (kapacita, mechanizace, technologie atd.) zhotovitele stavby. Je na vzájemné dohodě mezi zhotovitelem a investorem v průběhu výstavby provádět dle potřeby a konkrétní situace průběžná upřesňování míst skládek materiálů a ploch mezideponií na pozemku investora v rámci obvodu staveniště, při respektování a nepřekročení stavu ploch a přístupových cest ležících v místech předem projednaných pozemků a komunikací.

Pro hygienické zázemí zaměstnanců zhotovitele se předpokládá na plochách zařízení staveniště umístit mobilní WC. K uskladnění materiálu a nářadí využít mobilní plechové sklady.

Před začátkem stavebních prací je třeba provést vytyčení všech stávajících inženýrských sítí, při zřizování ploch zařízení staveniště je třeba dbát na stávající a nové inženýrské sítě a vyvarovat se jejich poškození.

V místě elektrizované železniční tratě – trakčního vedení vn 3kV DC je nutno zajistit a dodržovat veškerá ochranná a bezpečnostní opatření dle platné legislativy, zejména dle ČSN 341500 ed.2, ČSN EN 50110-1 ed.3, ČSN EN 50122-1 ed.2, TNI 343100, TNŽ 343109 a předpisu Bp1 a Bp3. Dále také, do vzdálenosti 30 m od živých částí elektrických zařízení pod napětím, nepracovat se souvislým proudem vody.

Po ukončení stavby budou pozemky užívané stavbou pro účely ZS, provizorní objízdné trasy, po dohodě s objednatel, zhotovitelem stavby a majiteli příslušných pozemků uvedeny do původního stavu.

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

Účel stavby je doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení o celé závory a stavební rekonstrukce přejezdu. Stavba nevyžaduje připojení nových zdrojů ani odvod splaškových či dešťových vod. Dešťové vody z reléového domku budou odváděny na okolní terén. Pro nové PZS na přejezdu bude využito napájení ze stávajících napájecích zdrojů. Napájecí kabel bude nově ukončen ve společné přístrojové skříni pro přejezdy v rozvaděči nn. Odhadovaný příkon technologie v reléovém domku je cca 4,2kW. Zřizování jiných přípojek inženýrských sítí se neuvažuje.

b) odvodnění staveniště,

Není předmětem stavby.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Staveniště je dobře přístupné z železnice a účelové komunikace vedoucí k přejezdu. Nové příjezdové komunikace na stavbu nebudou zřizovány. V případě potřeby bude zařízení staveniště napájeno ze stávajícího drážního rozvodu.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky - včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,

Během výstavby dojde k dočasnému nárůstu hladiny hluku a emisí tuhých znečišťujících látek zejména během zemních prací. Zhotovitel zajistí, aby ekvivalentní hladina hluku nepřekročila stanovené hygienické limity nařízením vlády č. 272/2011 Sb. a prašnost nepřekročila hodnoty obvyklé pro obdobné stavby. V období výstavby je možné prašnost snížit kropením a čištěním příjezdových pozemní komunikací. Při výstavbě také nesmí dojít k ohrožování bezpečnosti provozu na pozemní komunikaci.

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

Staveniště bude označeno bezpečnostními tabulkami, výkopy budou vyznačeny bezpečnostní páskou. Ruční výkopy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Stávající demontované zařízení bude odvezeno na skládku, případně předáno správci jako výzisk.

Stavba nevyžaduje odstranění vzrostlých dřevin a zapojených porostů podléhajících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. V úvahu připadá pomístní ořez větví zasahující do prostoru trasy či odstranění drobných náletů. Vzhledem k výše uvedenému není uvažováno o náhradní výsadbě.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Dočasné zábory zařízením staveniště budou realizovány na drážních pozemcích v majetku investora. Konečné umístění zařízení staveniště je na dohodě mezi zhotovitelem a vlastníkem dotčeného pozemku.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Netýká se.

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

Předpokládané množství odpadů vzniklých při stavbě je popsáno výše v kapitole B.6 v tabulce 2.

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

Vzniklá zemina z výkopových prací bude použita k úpravě terénu kolem výstražníků v místě stavby. Případná přebytečná zemina bude odvezena na skládku.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Vzhledem k rozsahu a charakteru záměru není předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy. Při výstavbě musí být podniknuta taková opatření, aby nedošlo k úniku škodlivých látek. Zhotovitel musí mít na zřeteli zejména technický stav strojů pracujících na stavbě. V případě havárie musí být bezodkladně řešena sanace zasaženého území.

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

Před zahájením výkopových prací je nutné přesně vytyčit stávající podzemní inženýrské sítě. Při pokládce je nutno dodržovat platné normy a předpisy. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce a v normách ČSN, TNŽ, ON. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji Správy železnic musí mít uzavřenou smlouvu se Správy železnic o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných Správy železnic. Zhotovitel musí před započatím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu Zam1 a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům, musí zajistit dozor a provádět školení pracovníků. Staveniště bude označeno bezpečnostními tabulkami, výkopy a protlakové jámy budou vyznačeny bezpečnostní páskou. Ruční výkopy a protlakové jámy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být základy narušeny, podkopány apod..

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb. ve znění pozdějších předpisů a vyhl. 246/2001 Sb. vyhláška o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů. Ohlášení zahájení a ukončení stavebních prací je nutné provést s dostatečným

předstihem na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření.

Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skráceny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Netýká se.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

Dopravní inženýrská opatření jsou popsány v samostatné příloze.

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

Při vykonávání prací na stavbě v provozovaném kolejišti, resp. v jeho blízkosti, je bezpodmínečně nutné dodržovat podmínky ustanovení platných bezpečnostních předpisů a technických norem při všech vykonávaných činnostech. Z pohledu pracovníků v kolejišti je nutné určit bezpečnou příchodovou cestu a zabezpečit znalost příslušných předpisů. Zhotovitel elektromontážních prací je povinen dodržovat platné bezpečnostní a provozní předpisy a normy, a používat materiál splňující platné normy.

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

Postup výstavby je popsán v kapitole B.8.3.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy,

V rámci projektové dokumentace je navržena železniční výluka a silniční uzavírka v délce 7 dnů.

Po dobu silniční uzavírky bude železniční přejezd uzavřen bez objízdne trasy, proto je nutná koordinace s celozávodní dovolenou firmy TEVA, protože přes dotčený přejezd je provozováno zásobování podniku a doprava zaměstnanců. Po tuto dobu a po dobu vypnutí PZS z činnosti bude přejezd označen odpovídajícím dopravním značením.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Zhotovitel stavby bude dbát dodržení požadavků na pracoviště stanovené nařízením vlády č. 101/2005 Sb. tak, aby uspořádání staveniště vyhovělo obecným požadavkům na výstavbu dle vyhlášky č. 268/2009 Sb. a dalším požadavkům stanoveným přílohou č. 1 nařízení vlády č. 591/2006 Sb.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby - vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

Vzhledem k rozsahu stavby nebyly zpracovány. Požadované údaje jsou zobrazeny na koordinační situaci stavby.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

Přesný termín stavby bude dán dle smluvního vztahu mezi zhotovitelem a investorem stavby. Předpokládaný termín výstavby je uvažován ve stavební sezóně roku 2025 v koordinaci s celozávodní dovolenou ve firmě TEVA.

Stavba se skládá z pěti objektů technologické části a pěti objektů stavební části (z toho jeden je sdružený). Objekty technologické části řeší doplnění PZS na přejezdu o závory včetně nové vnitřní technologie umístěné

v novém reléovém domku a instalaci PZTS v reléovém domku včetně zapracování do DDTS. Objekty stavební části řeší stavební rekonstrukci přejezdu včetně železničního svršku a spodku, výstavbu reléového domku, parkovací stání s přístupem k RD a úpravu napájení pro novou technologii PZS.

V rámci přípravných prací, bez nutnosti železniční výluky, budou vytýčeny stávající inženýrské sítě, zřízeno zařízení staveniště, provedena pokládka nové kabelizace v místech mimo zásah stavebními pracemi, vybudován reléový domek s umístěním technologie PZS a PZTS a výstavba výstražníků nebo jejich základů, které nejsou v kolizi se stávajícími. Doba nutná pro tyto přípravné práce je odhadována na 14 dnů. Po provedení přípravných prací započne s 2-denním předstihem před železniční výlukou vypnutí PZS z činnosti, během nichž budou demontovány stávající výstražníky s reléovým domkem, jeho napájením a osazeny nové výstražníky. Tento postup je zvolen proto, že v době železniční výluky je vzájemná koordinace obou profesí obtížná. Během vypnutí PZS z činnosti je nutné na přejezdu zavést odpovídající dopravní opatření (PZS vypnuto z činnosti, pomalé jízdy). Po zahájení železniční výluky (délka 7 dnů) nutné pro stavební rekonstrukci přejezdu proběhne snesení přejezdové konstrukce a železničního svršku, odtěžení železničního spodku a odstranění části vozovky navazující komunikace na přejezd. Dále bude zřízeno odvodnění, založeny chráničky a položena zbylá část kabelizace. Poté bude upraveno a zprovozněno napájení technologie, zřízena přenosová cesta a integrace PZTS do DDTS a budou zahájeny práce na zřízení nových podkladních a konstrukčních vrstvách železničního spodku včetně uložení závěrných zídek na přejezdu. Následně proběhne ukončení kabelů, úprava softwaru DOZ (samotná výměna a zkoušení softwaru proběhne v nočních hodinách, bude upřesněno po určení skutečného rozsahu zkoušek), zřízení šterkového lože, železničního svršku a napojení přejezdu na komunikaci. Během železniční výluky bude probíhat přezkoušení a aktivace nového PZS. Po skončení železniční výluky bude ještě 1 den (část dne do příjezdu Drážního úřadu) vypnuto nové PZS z činnosti a po vyřízení všech formalit bude PZS uvedeno do provozu. Požadavkem OŘ ÚRP Ostrava je, aby po dobu vypnutí PZS z činnosti (mimo železniční výluky) bylo zajištěno zjišťování volnosti traťového úseku, ve kterém se aktivované PZZ nachází (zjišťování bezpečným způsobem-výpisem obsluhou z JOP). Stavbu je možné provést a předat jako celek najednou. Dokončovací práce spojené s okolím reléového domku je možné provést již za provozu PZS.

Po dobu silniční uzavírky bude železniční přejezd uzavřen bez objízdné trasy, proto je nutná koordinace s celozávodní dovolenou firmy TEVA, protože přes dotčený přejezd je provozováno zásobování podniku a doprava zaměstnanců. Po tuto dobu a po dobu vypnutí PZS z činnosti bude přejezd označen odpovídajícím dopravním značením.

Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst.1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Časové schéma stavebních postupů je přílohou této zprávy.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

Zemina z výkopů bude skladována vedle kabelové rýhy a následně použita k záhozu. Stavbou dojde pouze k odvozu demontovaného zařízení, asfaltu a stavební a demoliční suti po původních základech. Přebytečná vytěžená zemina bude určena k dalšímu zpracování, případně odvezena na skládku zemin.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Dešťové vody dopadající na střechu reléového domku budou svedeny na okolní terén.

Přílohy: Postup výstavby

Dopravně inženýrská opatření

PŘÍLOHA Č.1

Den stavebních prací / Prováděné stavební práce		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	po 1/2 roce (1 den)
Přípravné práce (zařízení staveniště, vytýčení inženýrských sítí, pokládka kabelizace mimo oblast stavebních prací přejezdu, výstavba základů nekolidujících výstražníků , zřízení základů pod reléový domek, osazení reléového domku s vnitřní technologií PZS, zřízení instalace PZTS v RD)	cca 14 dnů													
Železniční výluka	7 dnů													
Silniční uzavírka přejezdu	7 dnů													
Vypnutí PZS z činnosti (dopravní opatření mimo dobu železniční výluky)	10 dnů													
Snesení žel.svršku a přejezdové konstrukce, odstranění šterkového lože, odstranění žel.spodku														
Zřízení chrániček a odvodnění														
Nový žel. spodek (zřízení podkladních a konstrukčních vrstev)														
Uložení závěrných zídek přejedu														
Nové šterkové lože, nový žel. svršek a přejezdová konstrukce, napojení žel. přejezdu na komunikaci (nový asfaltový povrch)														
Podbití koleje + montáž přejezdové konstrukce														
Odstranění vozovky + PV komunikace														
Zřízení podkladních vrstev pozemní komunikace														
Položení asfaltových vrstev pozemní komunikace														
Změna trvalého silničního dopravního značení														
Demontáž stávajícího a montáž nového napájení PZS														
Zřízení přenosové cesty a integrace PZTS do DDTS														
Demontáž stávajícího PZS a reléového domku														
Osazení nových výstražníků se závorami včetně ukončení kabelů														
Úprava a prezkoušení softwaru DOZ Ostrava Svinov - Opava východ, ukončení vazebních kabelů v RD														
Zkoušení a aktivace PZS														

STAVBA: Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava

OBJEKT: Dopravně-inženýrské opatření (DIO)

STUPEŇ: DUSP + PDPS

Technická zpráva

Dopravně-inženýrská opatření

OBSAH:

1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE OBJEKTU/Ů A TECHNICKÉHO A TECHNOLOGICKÉHO ZAŘÍZENÍ:	4
2	OBECE	6
3	PODKLADY	6
4	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ UZAVÍRKY	6
5	PŘECHODNÉ SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	6
6	KVALITATIVNÍ PROVEDENÍ	7
7	PŘECHODNÉ VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	7
8	ÚDRŽBA DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	7
9	OPERATIVNÍ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ	7

1 Identifikační údaje objektu/ů a technického a technologického zařízení:

Údaje o stavbě a objektu

Název stavby:	Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro provádění stavby
Dílčí část – objekt (PS/SO):	Dopravně inženýrské opatření (DIO)
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby dočasná
Katastrální území, pozemky:	Komárov u Opavy [711845]
Místo stavby dílčí části:	P7744
Trať podle Prohlášení o dráze:	795 Ostrava-Svinov – Opava východ
Traťový úsek TU:	2251 Ostrava-Svinov (mimo) – Opava východ (včetně)
Definiční úsek DU:	10 Štítina – Opava-Komárov
Kategorie dráhy:	celostátní
Kategorie trati podle TSI:	osobní P5 / nákladní F3

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 IČO: 709 94 234
Zástupce investora:	Stavební správa východ Nerudova 773/1 779 00 Olomouc

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:	Signal Projekt s.r.o. Videňská 55 639 00 Brno IČO: 255 25 441
Zhotovitel dílčí části dokumentace:	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno IČO: 292 85 801

Hlavní projektant (HIP):

Signal Projekt s.r.o.
Videňská 55
639 00 Brno
IČO: 255 25 441
Hlavní projektant (HIP): Jaromír Kielor
Číslo ČKAIT:
Obor autorizace:

Zpracovatel přílohy dílčí části (PS/SO):

EXprojekt s.r.o.
Heršpická 758/13
619 00 Brno
IČO: 292 85 801
Zpracovatel přílohy: Ing. Josef Marek
Číslo ČKAIT:
Obor autorizace:

2 Obecně

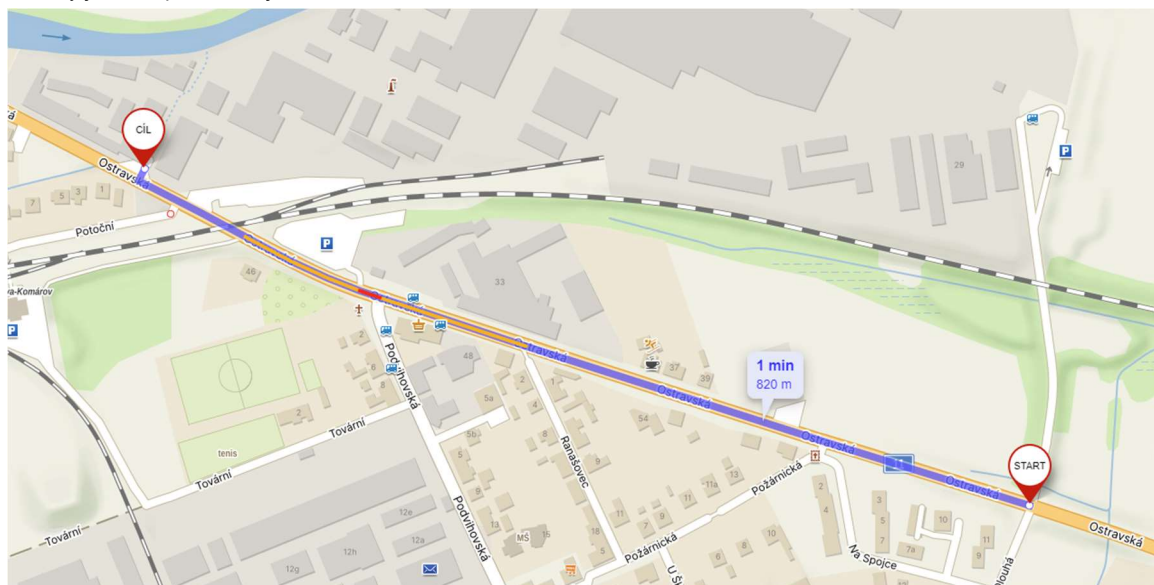
Předmětem zpracování návrhu dopravně – inženýrského opatření (dále jen DIO) je provedení úplné uzavírky místní komunikace v prostoru rekonstruovaného železničního přejezdu P7744 v km 284,986 na trati Ostrava - Svinov – Opava východ v k. ú. Komárov u Opavy, včetně příslušného dopravního značení při realizaci stavby „Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava“. Úplná uzavírka místní komunikace bude zavedena v délce 7 dní. Během úplné uzavírky bude zavedena objízdná, která povede přes vrátnici 1 areálu firmy Teva pro vozidla do 3,5 t. Pro vozidla těžší není vjezd možný, proto bude v uvedené délce úplně vyloučen. Účelem zpracování návrhu dopravně inženýrského opatření je zajištění podmínek pro bezpečný a plynulý provoz na pozemních komunikacích v dotčené oblasti.

3 Podklady

- 1) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů
- 2) vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích.
- 3) TP 66 – Zásady pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích (II. vydání)
- 4) Příručka pro označování pracovních míst na dálnicích (vyd. 06/2017)
- 5) PPK – PRE (Požadavky na provedení a kvalitu přechodného dopravního značení na dálnicích a silnicích ve správě Ředitelství silnic a dálnic)

4 Dopravní řešení uzavírky

Během úplné uzavírky bude zavedena objízdná trasa pro vozidla do 3,5 t přes vrátnici 1 areálu Teva. Přes přejezd je provozována pravidelná autobusová linka č. 263, 257, 223, 220 a 214. Zastávka „Opava, Komárov, TEVA 2“ bude vynechána možný výstup a přístup do firmy Teva je ze zastávky „Opava, Komárov, Komas“. Přes dotčený přejezd vede zásobovací cesta do Tevy a je předpokládáno, že stavba bude koordinována s celozávodní dovolenou firmy Teva a byl by tím minimalizován provoz, který je třeba převést objíždnou trasou.



5 Přechodné svislé dopravní značení

Konkrétní provedení a návrh umístění přechodného svislého dopravního značení je zřejmé z příloh. Trvalé značení, které je v rozporu s nově navrženým přechodným dopravním značením, bude zakryto nebo vhodným způsobem upraveno. Dočasná úprava stávajících svislých dopravních značek z pozinkovaného plechu bude provedena několikanásobným škrtnutím zneplatňovaného cíle magnetickou páskou s oranžovo - černým pruhem v šíři min. 50 mm, u velkoplošných značek v šíři min. 75 mm. Tloušťka pásky min. 2 mm.

Zneplatnění celé značky bude provedeno jejím zakrytím.

6 Kvalitativní provedení

Provedení značek musí odpovídat platné příloze vyhlášky č. 30/2001 Sb., kterou se provádí zákon o provozu na pozemních komunikacích a úprava řízení provozu na pozemních komunikacích. Veškeré přenosné dopravní značky musí splňovat podmínky PPK-PRE, tj. značky užívané na hlavní trase a větvích křižovatek v provedení činné plochy z retroreflexní fólie minimálně třídy RA 2 dle ČSN 12 899-1. Přenosné dopravní značky budou celolisované z hliníkových nebo ocelových pozinkovaných plechů s dvojitým ohybem po celém obvodu, včetně rohů. Uchycení přenosných dopravních značek na nosnou konstrukci musí být provedeno pomocí speciální příchytky zabráňující jejímu pootočení či uvolnění, pevně spojené se zadní stěnou značky. Značky budou připevněny na nosné konstrukce (sloupky) z AL nebo FeZn profilu o průřezu 40 x 40 mm (tzv. Jäckl) s červenobílým reflexním polepem a osazené do přenosných podstavců. Přenosné podstavce mohou být umístěny nejvýše dva nad sebou. Přenosné dopravní značky se umísťují tak, aby vodorovná vzdálenost bližšího okraje značky byla 0,3 m od jízdního nebo pomocného pruhu. Značky ani jejich nosné konstrukce nesmějí zasahovat do průjezdného profilu komunikace. Přenosné dopravní značky musí být výškově umístěny spodní hranou minimálně 0,6 m nad vozovkou.

7 Přechodné vodorovné dopravní značení

Na tělese komunikace nebudou provedeny přechodné změny stávajícího vodorovného dopravního značení.

8 Údržba dopravního značení

Zhotovitel stavby je povinen zajistit údržbu svislého i vodorovného dopravního značení tak, aby byla zajištěna nepřetržitě jeho plná funkčnost po celou dobu vedení objížděné trasy.

9 Operativní dopravní opatření

Příprava DIO vyžaduje realizaci dopravních opatření k vytvoření podmínek pro provedení prací v rozsahu změn dopravního značení. Dopravní opatření bude provedeno operativními prostředky pro krátkodobé omezení provozu v souladu s příslušnými zásadami pro přechodné dopravní značení na pozemních komunikacích (TP 66 a PPK-PRE). Stavba přechodného dopravního značení bude prováděna především v době sníženého silničního provozu tak, aby měla co nejmenší dopad na jeho bezpečnost a plynulost. Po ukončení společenské akce je nutné přenosné dopravní značení a dopravní zařízení ihned odstranit a stávající svislé dopravní značení je nutné uvést do původního stavu.

Příloha:

1. Situace DIO

Zpracoval:

V Brně, leden 2024

Ing. Josef Marek

Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava - Opava
DIO

Situace

