




Jiná ověření:		Paré:	
Orientační schéma:		Razítko oprávněné osoby:	
		Podpis: Datum:	
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	10.05.2024	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 P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov - Opava východ		Označení investora: S622300066
Název části:	Souhrnná technická zpráva		Zakázka: 23-106-35-211
Název objektu/dílní části:			Označení části: B.
Název přílohy:			Označení objektu/komplexu:
Název dílní části přílohy:			Číslo přílohy (typ/pořadí):
Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:	Měřítko:	Stupeň dokumentace:
Ing. Jan Lanča	Jaromír Kielor	Formáty: 47 x A4	DUSP+PDPS
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:	Smluvní datum zpracování:
Moravskoslezský	viz. část A. Průvodní zpráva	225102	10.05.2024

Označení investora:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:	Revize:
S 6 2 2 3 0 0 0 6 6	-	P D P S - B X X X X	- X X X X X X X X X X	- X X	- X - X X X	- 0 0 0

[Prostor pro další informace]

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 zábery 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 produkovaná 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 Českých drah a.s. na katastrálním území Třebovice ve Slezsku. Staveniště je dobře přístupné z železnice a z místní komunikace vedoucí k přejezdu. Pro stavbu se předpokládá využití místní komunikace vedoucí k přejezdu. Dostatečná plocha zařízení staveniště na pozemku investora umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby. Stavba bude realizována v zastavěném územní města Ostravy, části Třebovice. Umístění stavby je definováno stávající polohou železničního přejezdu P7724 (ulice 5. května). Sousední pozemky stavby jsou převážně zastavěné rodinnou a firemní zástavbou (zastavěná plocha a nádvoří) či zemědělsky využívány jako zahrady či jako ostatní plochy (komunikace a jiné plochy). Územně plánovací dokumentace platné pro danou lokalitu připouští navržené využití pozemků. Pozemky dotčené stavbou v katastrálním území Třebovice ve Slezsku se dle územního plánu nachází na plochách DZ – plochy železniční dopravy a na plochách DK - plochy pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu). Jedná se o úsek celostátní tratě č. 321 v úseku Ostrava-Svinov - Opava-východ. Na pozemcích dotčených stavbou je přípustné umístění budov a zařízení pro železniční dopravu (např. výpravní budovy, objekty údržby, plochy drážních těles, kolejiště, seřaďovací nádraží, depa, a objekty a zařízení pro zajištění bezpečnosti provozu), stavba je tedy v souladu s uvedeným územním plánem. Stavba se dle vlastnictví pozemků rozkládá na pozemcích investora (Správy železnic s.o.) a Českých drah a.s.

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

Na území města Ostrava bude stavba realizována v zastavěném území. Pozemky v katastrálním území Třebovice ve Slezsku určené pro stavbu se dle aktuálního Územního plánu Ostravy (úplné znění po změně č. 3, která nabyla účinnosti 16.8.2022) nacházejí na plochách DZ – plochy železniční dopravy a na plochách DK - plochy pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu).

Hlavní využití ploch DZ je pro budovy a zařízení pro železniční dopravu (např. výpravní budovy, objekty údržby, plochy drážních těles, kolejiště, seřaďovací nádraží, depa, a objekty a zařízení pro zajištění bezpečnosti provozu), přípustné využití ploch je pro provozní zázemí - administrativa, šatny, umývárny, stravování pro zaměstnance, sklady, dopravní infrastrukturu - silnice, pěší komunikace, cyklostezky, alternativní druhy dopravy – lanovky, visuté dráhy apod., technickou infrastrukturu - inženýrské sítě, trafostanice, čistírny odpadních vod pro předmětné budovy, alternativní zdroje energie k zajištění provozu předmětných budov a zařízení (např. fotovoltaické články, degazační stanice s kogenerační jednotkou), plocha pro odpadní kontejnery, podzemní odpadní kontejnery a protipovodňová opatření. Podmíněně přípustné využití ploch je pro občanské vybavení pro veřejnost - stravovací zařízení, kulturní a společenská zařízení, obchody, služby, plochy travních porostů, zeleň vysoká, střední, nízká, pro stavby a zařízení pro reklamu, informaci a propagaci. Nepřípustné využití ploch je pro činnosti, stavby a zařízení nesouvisející se stanoveným hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím.

Hlavní využití ploch DK (plochy pozemních komunikací) je pro plochy a zařízení pro silniční a tramvajovou dopravu (např. plochy komunikací s tramvajovou tratí, zařízení pro zajištění provozu, navazující plochy – zpevněné i zatravněné svahy silničních těles a ploch křižovatek, pěší komunikace, plochy zastávek a zálivů, cyklostezky). Přípustné využití těchto ploch je pro technickou infrastrukturu - inženýrské sítě, trafostanice, čerpací stanice, motely, stravovací zařízení (nelze umístit v místech křížení s prvky ÚSES), protipovodňové opatření, plochy travních porostů, zeleň vysoká, střední, nízká. Podmíněně přípustné využití ploch je pro stavby a zařízení pro reklamu, informaci a propagaci. Nepřípustné využití ploch je pro činnosti, stavby a zařízení nesouvisející se stanoveným hlavním a přípustným využitím. V případě, že plochami ÚSES, VKP (jak registrovanými, tak ze zákona 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny), nebo plochami volné krajiny s nespornými hodnotami krajinného rázu (zejména CHKO Poodří, EVL a PO soustavy Natura 2000, maloplošná

chráněná území – PR, NPP, PP) procházejí, nebo na tyto plochy přímo navazují plochy, kterým ÚPO stanovuje způsob využití „Plochy pozemních komunikací (včetně tramvajového pásu)“, jsou v místech překryvu, nebo vzájemného dotyku těchto ploch nepřipustné stavby a zařízení pro reklamu, informaci a propagaci

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 Vněkarpatské sníženiny, podsoustavě Severní Vněkarpatské sníženiny, v celku Ostravská pánev, v podcelku Ostravské roviny, v okrsku Ostravské nivy. Jedná se o velmi členitou krajinu, v oblasti stavby se jedná spíše nížiny. Z geologického hlediska zájmové území stavby leží na území Terciéru Karpat. Podložní horniny jsou zastoupeny jíly, vápnité jíly, písky a řasové vápence. V místě stavby jsou horniny kryty antropogenní navážkou.

Podle hydrogeologické mapy ČR leží stavba v základním hydrogeologickém rajonu Kvartér Odry v povodí Odry (ID rajónu 1510).

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.

V 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 (dále jen „VKP“), stavba nezasáhne do významného krajinného prvku dle zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny (ve znění pozdějších předpisů).

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
CZFO.NET	NE
ČD-Telematika a.s., síť elektronických komunikací	ANO
České Radiokomunikace a.s.	NE
ČEZ Distribuce a.s., síť NN, VN	ANO
ČEZ ICT Services, a.s.	NE
DIAMO, státní podnik	NE
Dopravní podnik Ostrava a.s.	NE
GasNet, s.r.o., zastoupená společností: GasNet Služby, s.r.o., STL plynovod	ANO
Green Gas DPB, a.s.	NE
Krajské ředitelství Policie Moravskoslezského kraje odbor informačních a komunikačních technologií, 30.	NE
Sekce majetková Ministerstva obrany odbor ochrany územních zájmů a státního odborného dozoru	NE
Statutární město Ostrava, Úřad městského obvodu Třebovice	NE
Ostravské komunikace, a.s., veřejné osvětlení	ANO

Ostravské vodárny a kanalizace a.s., vodovod a kanalizace	ANO
OVANET a.s., telekomunikační vedení	ANO
PODA a.s.	NE
QUANTCOM, a.s.	NE
Správa železnic, státní organizace, kabelizace ve správě SE, SSZT	ANO
Telco Infrastructure , s.r.o.	NE
Telco Pro Services, a.s.	NE
T-Mobile Czech Republic a.s.	NE
Veolia Průmyslové služby ČR, a.s.	NE
Veolia Energie ČR, a.s.	NE, blízkost
Vodafone Czech Republic a.s.	NE

U přejezdu P7724 na pozemku parc. č. 4431/42 a 1101/1 je evidování věcné břemeno (služebnost) ve prospěch společnosti ČD-Telematika a.s. Na uvedeném pozemku je na základě Smlouvy o zřízení věcného břemene (služebnosti inženýrské sítě) č.j. ČDT: 21/382/504, č.j. smlouvy: 23375/2021-SŽ-OR OVA-OKP, č.CES: E635-S-4017/2021 umístěna a provozována inženýrský sít' ŽVPS, která je ve spoluvlastnictví ČDT z 99/100 a státu Česká republika s právem hospodařit s majetkem státu pro SŽ z 1/100. ŽVPS se rozumí železniční vysokokapacitní přenosová telekomunikační sít'. Kabelizace dle poskytnutých inženýrských sítí a dle vyjádření ČD-Telematiky ze dne 17.7.2023 není v místě zřízeného věcného břemene a pozice nového výstražníku C evidována.

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 započatím 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

Vzhledem k tomu, že je stavba situována v zastavěném území, jsou pozemky v širším okolí stavby převážně zastavěny zástavbou nebo jsou vedeny, jako komunikace s travnatými pásy či jako zahrady. V místě stavby na přejezdu P7724, který je na pozemku stavby parc.č. 4431/42 (ostatní plocha) v k.ú. Třebovice ve Slezsku se nachází převážně zatravněné plochy, s občasné roztroušenými dřevinami v širším okolí tratě. Stromová vegetace je zastoupena zejména druhy jako javor mléč (*Acer platanoides*), ořešák královský (*Juglans regia*), topol osika (*Populus tremula*) a bříza bělokorá (*Betula pendula*), stromy jako oporu využívá loubinec pětilistý

(*Parthenocissus quinquefolia*) a plamének obecný (*Clematis vitalba*). Keřová vegetace je zastoupena druhy jako je růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*). Stromová a keřová vegetace je vždy dostatečně vzdálena od prostoru kolejiště. Samotné těleso kolejiště je herbicidy dobře udržované, občas se vyskytovaly porosty kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*), přesličky rolní (*Equisetum arvense*) či křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) a zlatobýlu kanadského (*Solidago canadensis*). Nedaleko umístění nového reléového domku budou káceny čtyři stromy (2x javor mléč (*Acer platanoides*) a 2x bříza bělokorá (*Betula pendula*)), ale pouze jeden strom z celkového počtu čtyř podléhá povolení ke kácení dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. Povolení ke kácení dle vyhlášky, podléhá pouze vzrostlý strom břízy bělokoré (*Betula pendula*) dělicí se na dva kmeny (dvojkmen), který se nachází na levé straně koleje ve směru na Třebovický Mlýn na pozemku parc. č. 4431/42 v k. ú. Třebovice ve Slezsku.

Podrobnější popis a umístění stromů je popsáno v dendrologickém průzkumu (viz samostatná příloha Dendrologický průzkum). V úvahu připadá i odstranění náletů i vyvětvení některých větví zasahující do výhledu přejezdu. Dřeviny budou po vyvětvení dále plnit svoji funkci. Vzhledem k tomu, že by náhradní výsadba dřevin mohla ohrozit dráhu (i cestující) a jelikož se kácené dřeviny nacházejí v ochranném pásmu dráhy, není dále uvažováno o náhradní výsadbě.

Vzhledem k výše uvedenému bude stavba vyžadovat odstranění vzrostlých dřevin 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.

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 vyžaduje odstranění vzrostlých dřevin 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 rovněž připadá vyvětvení některých větví, které zasahující do prostoru trasy. Dřeviny po vyvětvení budou dále plnit svoji funkci. Přesná poloha a druhy kácených stromů jsou uvedeny v příloze Dendrologický průzkum.

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 P7724 v km 263,911, pozemní komunikace a trasováním dráhy v úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice včetně. Nejbližší zástavba je v těsné blízkosti železniční trati. Staveniště je dostupné jak po místní komunikaci, tak i po dotčené železniční trati v úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice.

Přejezd P7724 v km 263,911 se nachází na trati Ostrava-Svinov – Opava východ na svinovském záhlaví žst. Ostrava-Třebovice. V současnosti je přejezd, jenž tvoří křížení dráhy s místní 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, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Ostravě-Třebovicích (kontrola uzavření)).

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 P7744 v km 284,986 trati Ostrava - Opava

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. V případě nutnosti uspišení výstavby je možné stavbu realizovat v jakékoliv plánované železniční výluce na trati o odpovídající časové délce.

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
Třebovice ve Slezsku	4431/42	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha/dráha
Třebovice ve Slezsku	4431/46	České dráhy, a.s.	Ostatní plocha/dráha
Třebovice ve Slezsku	1101/1	Česká republika / Správa železnic, státní organizace	Ostatní plocha/ost.komunikace

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:	ŽST Ostrava-Třebovice
Traťová rychlost v TÚ:	100 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700m
Počet kolejí:	1
Trakce:	elektrická (stejnosměrná 3kV)
Centrální vytápění vozů:	ano
Staniční zab.zař.:	3.kategorie (elektronické)
Traťového zab.zař.:	3.kategorie – automatické hradlo (AH83 – směr Ostrava-Svinov, integrované – TESA směr Děhylov)
Nejdelší vlak:	570m
Nejpomalejší rychlost vlaku:	20 km/h

PZS v km 263,911:**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 Ostravě-Třebovicích (kontrola uzavření))
Počet výstražníků:	3
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 Ostravě-Třebovicích (kontrola uzavření))
Počet výstražníků:	5
Počet závor:	3
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 P7724 v km 263,911 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 (ze směru od Ostravy – Svinova přidán i opakovač kolejového obvodu). 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 záhlaví stanice Ostrava-Třebovice. Realizací stavby se parametry trati nezmění. Realizací stavby dojde k doplnění závor na železničním přejezdu včetně rekonstrukce celého PZS, směrové a výškové úpravě koleje, 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 a SZZ Ostrava-Svinov, CDP Přerov včetně jejich přezkoušení budou prováděny během železniční výluky trati Ostrava-Svinov – Opava východ. 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. PZS bude vypnuto z činnosti po celou dobu železniční výluky, tj. 7 dnů.

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

Na území města Ostrava bude stavba realizována v zastavěném území. Pozemky v katastrálním území Třebovice ve Slezsku určené pro stavbu se dle aktuálního Územního plánu Ostravy (úplné znění po změně č. 3, která nabyla účinnosti 16.8.2022) nacházejí na plochách DZ – plochy železniční dopravy. Hlavní využití ploch DZ je pro budovy a zařízení pro železniční dopravu (např. výpravní budovy, objekty údržby, plochy drážních těles, kolejíště, seřaďovací nádraží, depa, a objekty a zařízení pro zajištění bezpečnosti provozu), přípustné využití ploch je pro provozní zázemí - administrativa, šatny, umývárny, stravování pro zaměstnance, sklady, dopravní infrastrukturu - silnice, pěší komunikace, cyklostezky, alternativní druhy dopravy – lanovky, visuté dráhy apod., technickou infrastrukturu - inženýrské sítě, trafostanice, čistírny odpadních vod pro předmětné budovy,

alternativní zdroje energie k zajištění provozu předmětných budov a zařízení (např. fotovoltaické články, degazační stanice s kogenerační jednotkou), plocha pro odpadní kontejnery, podzemní odpadní kontejnery a protipovodňová opatření. Podmíněné přípustné využití ploch je pro občanské vybavení pro veřejnost - stravovací zařízení, kulturní a společenská zařízení, obchody, služby, plochy travních porostů, zeleň vysoká, střední, nízká, pro stavby a zařízení pro reklamu, informaci a propagaci. Nepřípustné využití ploch je pro činnosti, stavby a zařízení nesouvisející se stanoveným hlavním, přípustným a podmíněně přípustným využitím.

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 požádat 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. Před zahájením stavby musí být splněny požadavky ČD RSM Brno uvedené ve stanovisku 0400/24-RSMBRNO (zejména se jedná o majetkové vypořádání - nájmy). 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 požádá 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 zkušební 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 zkušební provozu bude podmínkou kolaudace stavby.

l) orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady stavby jsou odhadovány na cca 23,9 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 nepřípustného přetvoření,

Stavba řeší doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení o závory včetně napájení, úpravu geometrické polohy koleje. 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)
02 01 03	Odpad z rostlinných pletiv - (konkrétní druh, smýcené stromy a keře)	300
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísla 16 02 09 až 16 02 13 - (konkrétní druh, elektrošrot)	2 150
17 01 01	Beton	3 000
17 04 05	Železo a ocel – (konkrétní druh, železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje)	611
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – (konkrétní druh, výkopová zemina)	18 060
17 09 04	Směsné st. a dem. Odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 – (konkrétní druh, železobeton)	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.

PZS bude vybaveno signalizací pro nevidomé a slabozraké. Vzhledem k tomu, že přes přejezd nevede samostatná komunikace pro pěší (chodník), tak závora nebude vybavena doplňkem břevna závory.

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 11-01-31 PZZ P7724 v km 263,911

Přejezd je v současnosti zabezpečený elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením PZZ-EA, kategorie 3SBI (3.kategorie, s pozitivní signalizací, ovládání a s přenosem informací na JOP v ŽST Ostrava-Svinov, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Ostravě-Třebovicích (kontrola uzavření)). Na přejezdu jsou umístěny 3 výstražníky na 2 stožárech, umístěné po pravé straně komunikace. Pro zjišťování volnosti jsou využity počítače náprav. Vnitřní technologie je umístěna v technologickém domku v blízkosti přejezdu. PZS je napájen ze staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Ostrava-Třebovice. Náhradním napájením jsou Pb baterie 105Ah.

PS 11-02-01 Reléový domek P7724, DDTS

V současnosti není na přejezdu P7724 v km 263,911 vybudován systém dálkové diagnostiky (DDTS ŽDC). Nejbližší systém DDTS ŽDC je vybudován v žst. Ostrava –Svinov, a to včetně integračního koncentrátoru (InK) ve sdělovací místnosti VB.

PS 11-02-11 ŽST Ostrava-Třebovice, úprava místní kabelizace

V současné době je do stávajícího RD u přejezdu P7724 zaveden pro VTO místní kabel MK 3XN0,6 ve správě OŘ SSZT. Na kabelu jsou v současné době zapojeny dvě VTO a to: u RD přejezdu P7724 a u vjezdového návěstidla „L“.

PS 11-02-41 Reléový domek P7724, PZTS

V současné době není stávající RD u přejezdu P7724 vybaven systémem PZTS.

PS 11-02-81 Reléový domek P7724, přenosové zařízení

Na trati Ostrava-Svinov – Opava východ je v provozu přenosový systém SDH STM-4. Ve stávajícím RD u přejezdu P7724 není dostupné žádné přenosové zařízení.

b) popis navrženého řešení,

PS 11-01-31 PZZ P7724 v km 263,911

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 v ŽST Ostrava-Svinov, JOP na záložním pracovišti Opava východ a rovněž z DNO v Ostravě-Třebovicích (kontrola uzavření)) 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. Ostrava-Třebovice, pouze dojde k úpravě spouštěcích obvodů PZS z důvodu doplnění závor. PZS bude stejně jako dnes napájen ze staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Ostrava-Třebovice. Náhradním napájením bude bezúdržbová baterie o odpovídající kapacitě umístěná v bateriové skříni.

PS 11-02-01 Reléový domek P7724, 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 P7724 v km 263,911. Technologické systémy budou připojeny pomocí InK v žst Ostrava-Svinov do datové technologické sítě (TDS). 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 11-02-11 ŽST Ostrava-Třebovice, úprava místní kabelizace

V ŽST Ostrava-Třebovice bude v souvislosti s novým zabezpečením přejezdu v obvodu stanice upravena místní kabelizace. Stávající místní kabel MK 3XN0,6 bude zatažen do nové společné přístrojové skříně před novým RD.

Při nasazení modemů na tento místní kabel by došlo k plnému obsazení kabelu a nebyla by již k dispozici žádná volná rezervní čtyřka. Vzhledem k tomu, že dle předpisu T1 není na trati s provozovaným systémem GSM-R potřebné mít u vjezdových návěstidel VTO, tak bude VTO zrušen včetně místního kabelu MK 3XN0,6 mezi RD a VTO vjezdového návěstidla. Tímto řešením nebude využit okruh pro VTO u vjezdového návěstidla „L“ a uvolní se čtyřka na místní kabelu mezi VB Ostrava-Třebovice a RD u P7724, která bude rezervní.

Vzhledem k tomu, že dojde ke zrušení VTO u vjezdového návěstidla „L“ bude zrušeno i VTO u vjezdového návěstidla „S“.

V souvislosti se zrušením MB okruhů bude provedena potřebná úprava telefonního zapojovače, včetně náhradního zapojovače v ŽST Ostrava-Třebovice. Zároveň dojde k softwarové úpravě dotykových terminálů zapojovače na pracovišti v ŽST Ostrava-Svinov a záložním pracovišti v ŽST Opava východ.

PS 11-02-41 Reléový domek P7724, PZTS

U přejezdů P7724 v obvodu ŽST Ostrava-Třebovice bude v rámci nového zabezpečení přejezdu 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 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 11-02-81 Reléový domek P7724, přenosové zařízení

Mezi RD P7724 v obvodu ŽST Ostrava-Třebovice a výpravní budovou ŽST Ostrava-Třebovice bude nasazena modemová trasa pomocí XDSL modemů. Modemy zajistí připojení do TDS a přenos diagnostických informací do DDTS.

V ŽST Ostrava-Třebovice 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.

- 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 technologie PZS v reléovém domku bude cca 4,2 kW.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu,

SO 11-10-01 Železniční svršek, P7724 v km 263,911

Předmětný přejezd se nachází v oblasti křížení jednokolejné elektrifikované regionální trati Ostrava Svinov – Opava východ a místní komunikace. Přejezd je situován v intravilánu. Max. rychlost silničního vozidla přes přejezd je legislativně 50 km/h. Šířka přejezdu je 9 m, s úhlem křížení cca 55°. Stávající přejezdová konstrukce je tvořena vnitřními a vnějšími pryžovými panely s betonovými závěrnými zídками. Šířka stávající komunikace převáděné přes přejezd je 6 m. Stávající žel. svršek je tvořen kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích B91-S/2 s pružnými svrkami Skl 14 (upevnění W 14). Kolejové lože je tvořeno šterkem drceným, frakce 31,5/63 mm. Stávající rychlost v koleji je 80 km/h v obou směrech.

SO 11-72-01 Reléový domek P7724

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

stav a jeho demontáž.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 11-10-01 Železniční svršek, P7724 v km 263,911

Kolej se v místě přejezdu nachází v přímé. Vstupní a výstupní tečna navazuje na projekt osy koleje. Rychlost v koleji zůstává stejná jako stávající, tedy 80 km/h v obou směrech. Součástí stavebního objektu je, v souladu s požadavky ZTP, směrová a výšková úprava koleje automatickou strojní podbíječkou v rozsahu km 263,334 954 – km 264,134 949. V úseku se nachází jeden směrový oblouk. Oproti projektu osy koleje je v projektu upraven tvar krajních přechodnic z kubických parabol na tvar klotoidy. Vzhledem k tomu, že stavba nepočítá s úpravou závěrných zídek na přejezdu P7724, bude navádění ASP provedeno směrovými rampami respektujícími stávající stav v místě přejezdové konstrukce.

Z výškového hlediska je kompletně přebrán projekt PPK.

Z důvodu směrové a výškové úpravy koleje je navržena demontáž a zpětná montáž přejezdové konstrukce.

V místě přejezdové konstrukce bude vyměněno 17 párů upevnění za upevnění s antikorozií úpravou.

SO 11-72-01 Reléový domek P7724

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.

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, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3).

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

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

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

Dveře RD budou plně a pevně plně 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 IT soustavě z drážního rozvodu. Po dopravní stránce jsou přejezdy součástí křížení celostátní dráhy s místní 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 přejezd zůstane napojen 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 dvou časových úseků. Nejprve proběhnou přípravné práce bez požadavků na omezení drážní dopravy. Poté bude následovat železniční výluka s vypnutím PZS z činnosti v délce 7 dnů. Silniční uzavírka přejezdu je plánována na 3 dny. V případě, že by doba vypnutí PZS překračovala délku železniční výluky, je požadavkem OŘ ÚŘP Ostrava, aby po dobu vypnutí PZS z činnosti (mimo železniční výluku) 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 směrovou a výškovou úpravu koleje a přezkoušení a aktivaci nového PZS. Délka železniční výluky v dotčeném traťovém úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice 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 Ostrava-Svinov - Háj ve Slezsku a pro vlaky R, RJ a IC úsek Ostrava-Svinov – Opava východ. Náhradní autobusová doprava pro osobní a spěšné vlaky bude vedena po silnici II. a III. třídy mezi Ostrava-Svinov a Háj ve Slezsku a pro vlaky R, RJ a IC mezi stanicemi Ostrava-Svinov a Opava východ pak po silnici I/11. Předpokládaná délka objížděné trasy pro náhradní autobusovou dopravu za Os a Sp je cca 22 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, jeden pár v úseku

Ostrava-Svinov – Háj ve Slezsku) nebude v době železniční výluky provozována, případně bude vedena po obchozí trase přes Olomouc a Krnov. Obsluha vlečky č. 6081 nebude po dobu železniční výluky možná. Náhradní autobusová doprava pro vlaky Os a Sp bude zavedena v úseku Ostrava-Svinov - Háj ve Slezsku, pro vlaky IC, RJ a R to bude v úseku Ostrava-Svinov – Opava východ. Železniční stanice a zastávky Ostrava-Třebovice, Děhylov, Jilešovice budou po tuto dobu dočasně přemístěny k hlavní silnici (Ostrava-Třebovice – Autobusová zastávka Ostrava Poruba, Čistírny, Děhylov – Autobusová zastávka Děhylov, rozc., Jilešovice – Autobusová zastávka Háj ve Slezsku, Jilešovice, náves).

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 unikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních mechanismů, 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) 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 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. 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 nebude překonávat umělé stavby (mosty, propustky) pod tratí. Stavbou nedojde ke křížení s vodními toky. Křížení potrubí převádějící vodu drážních příkopů pod silnicí bude provedeno dvěma způsoby, ve žlabu nad potrubím nebo v chrániče při protlaku pod potrubím.

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 mechanizmy 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 havarijný 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 roztrždit 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 jakéhokoli 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. Smýcené 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-GR-O15 Metodický pokyn pro údržbu stromů.

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 provede 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 díkci 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 SZDC 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
02 Odpady ze zemědělství, zahradnictví, lesnictví a myslivosti				
02 01 03	Odpad z rostlinných pletiv - smýcené stromy a keře	O	0,300	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 - elektrošrot	O	2,150	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)				
17 01 01	Beton	O	3,00	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 04 05	Železo a ocel – železný šrot	O	0,611	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod číslem 17 05 03 – výkopová zemina	O	18,060	recyklace v maximální možné míře / předání k likvidaci
17 09 04	Směsné st. a dem. Odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03 – železobeton	O	1,5	předání k likvidaci

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

Kód druhu odpadu	Jedn.	kat.	Popis druhu odpadu	PS 11-02-11	PS 11-01-31	SO 11-10-01	SO 11-72-01
02 01 03	t	O	Smýcené stromy a keře				0,300
16 02 14	t	O	elektrošrot	0,150	2,000		
17 01 01	t	O	Beton		2,000		1,000
17 04 05	t	O	železný šrot		0,500	0,111	
17 05 04	t	O	výkopová zemina				18,060
17 09 04	t	O	železobeton		1,500		

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 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) 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 ani VKP ze zákona.

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

Vzhledem k tomu, že je stavba situována v zastavěném území, jsou pozemky v širším okolí stavby převážně zastavěny zástavbou nebo jsou vedeny, jako komunikace s travnatými pásy či jako zahrady. V místě stavby na přejezdu P7724, který je na pozemku stavby parc.č. 4431/42 (ostatní plocha) v k.ú. Třebovice ve Slezsku se nachází převážně zatravněné plochy, s občasné roztroušenými dřevinami v širším okolí tratě. Stromová vegetace je zastoupena zejména druhy jako javor mlč (Acer platanoides), ořešák královský (Juglans regia), topol osika (Populus tremula) a bříza bělokorá (Betula pendula), stromy jako oporu využívá loubinec pětilistý (Parthenocissus quinquefolia) a plamének obecný (Clematis vitalba). Keřová vegetace je zastoupena druhy jako je růže šípková (Rosa canina), bez černý (Sambucus nigra). Stromová a keřová vegetace je vždy dostatečně vzdálena od prostoru kolejí. Samotné těleso kolejí je herbicidy dobře udržované, občas se vyskytovaly porosty kopřivy dvoudomé (Urtica dioica), přesličky rolní (Equisetum arvense) či křídlatky japonské (Reynoutria japonica) a zlatobýlu kanadského (Solidago canadensis). Nedaleko umístění nového reléového domku budou káceny čtyři stromy (2x javor mlč (Acer platanoides) a 2x bříza bělokorá (Betula pendula)), ale pouze jeden strom z celkového počtu čtyř podléhá povolení ke kácení dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. Povolení ke kácení dle vyhlášky, podléhá pouze vzrostlý strom břízy bělokoré (Betula pendula) dělící se na dva kmeny (dvojkmen), který se nachází na levé straně koleje ve směru na Třebovický Mlýn na pozemku parc. č. 4431/42 v k. ú. Třebovice ve Slezsku. Podrobnější popis a umístění stromů je popsáno v dendrologickém průzkumu (viz samostatná příloha

Dendrologický průzkum). V úvahu připadá i odstranění náletů i vyvětvení některých větví zasahující do výhledu přejezdu. Dřeviny budou po vyvětvení dále plnit svoji funkci. Vzhledem k tomu, že by náhradní výsadba dřevin mohla ohrozit dráhu (i cestující) a jelikož se kácené dřeviny nacházejí v ochranném pásmu dráhy, není dále uvažováno o náhradní výsadbě.

Vzhledem k výše uvedenému bude stavba vyžadovat odstranění vzrostlých dřevin 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.

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 hlučnosti 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. Nejbližší prvek soustavy NATURA 2000, je Evropsky významná lokalita (EVL) Děhylovský potok -Štěpán (CZ0813439) se nachází ve vzdálenosti cca 2,2 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 ptačí 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 zastavěné 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 zastavěném území města Ostravy (části Třebovice) 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 vytýčení 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 po dohodě s objednatelem, 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. 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 z místní komunikace. 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 vyžaduje 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 také připadá pomístní ořez větví zasahující do prostoru trasy. Vzhledem k výše uvedenému není uvažováno o náhradní výsadbě. Vzhledem ke káceným dřevinám byl zpracován dendrologický průzkum a je přílohou k souhrnné technické zprávě.

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 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 Správou železnic o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných Správou 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 v délce 7 dnů a silniční uzavírka v délce 3 dnů.

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 se související stavbou „Doplnění závor na přejezdu P7744 v km 284,986 trati Ostrava – Opava“. Alternativně je možné tuto stavbu spojit s jinou plánovanou výlukou na trati tak, aby touto stavbou nevznikal požadavek na další železniční výlukou na trati.

Stavba se skládá z pěti objektů technologické části a dvou objektů stavební části. Objekty technologické části řeší doplnění PZS na přejezdu o závory včetně nové vnitřní technologie umístěné v novém reléovém domku a jejího napájení a instalaci PZTS v reléovém domku včetně zapracování do DDTS. Objekty stavební části řeší směrovou a výškovou úpravu koleje a výstavbu reléového domku.

V rámci přípravných prací, bez nutnosti železniční výluky, budou vytýčeny stávající inženýrské sítě, zřízeno zařízení staveniště, provedena pokládka nové kabelizace, vybudován reléový domek s umístěním technologie PZS a PZTS a výstavba výstražníků nebo jejich základů, které nejsou v kolizi se stávajícími nebo nebrání v jejich výhledu. Doba nutná pro tyto přípravné práce je odhadována na 14 dnů. Po provedení přípravných prací započne 7-denní železniční výluka a 3-denní silniční uzavírka přejezdu. Po zahájení železniční výluky pro směrovou a výškovou úpravu koleje a instalaci nového PZS včetně přezkoušení a aktivace bude sneseno stávající PZS (vnitřní i venkovní část), provedena úprava napájení pro novou technologii a montáž chybějícího výstražníku, snesena přejezdová konstrukce a budou probíhat práce na úpravě geometrické polohy koleje. Dále proběhne ukončení veškeré kabelizace, zprovoznění napájení a úprava softwaru DOZ Ostrava-Svinov – Opava východ, SZZ Ostrava-Svinov a CDP Přerov včetně přezkoušení. Silniční uzavírka bude ukončena ihned po zpětném vložení přejezdové konstrukce. Na konci železniční výluky proběhne aktivace a přezkoušení PZS. V případě, že by doba vypnutí PZS překračovala délku železniční výluky, je požadavkem OŘ ÚRP Ostrava, 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). Po dobu silniční uzavírky bude na přejezdu a dotčených komunikacích osazeno přechodné dopravní značení se značením objížděné trasy.

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 kolejiště 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.

Projekt nepředpokládá výrazné přesuny hmot v souvislosti s realizací stavby. Stavbou dojde pouze k odvozu demontovaného zařízení a stavební a demoliční suti po původních základech. Případná zemina z výkopu bude použita v místě stavby.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

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

Přílohy: Postup výstavby

Dendrologický průzkum

Dopravně inženýrská opatření

PŘÍLOHA Č.1

[illegible]

Dendrologický průzkum

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

Vypracovala: Bc. Adéla Bittnerová

prosinec/2023

Bc. Adéla Bittnerová - **Signal Projekt, s.r.o.**, 28. října 165, 709 00 OSTRAVA

Kontakt: mobil: +420 724 865 483 , e-mail: bittnerova@ova.signalprojekt.cz

Obsah

1. Úvod	3
2. Metodika	4
3. Obecná charakteristika zájmového území	4
4. Charakteristika zamýšleného zásahu	5
5. Závěr	5-6
6. Seznam příloh	7
7. Seznam použitých zdrojů	7

1. ÚVOD

Dendrologický průzkum byl zpracován na základě požadavku projektanta a byl proveden v okolí železničního přejezdu č. P7724. Dendrologický průzkum spočívá v inventarizaci dřevin konkrétního území. v tomto případě daného území pro záměr „Doplnění závor na přejezdu P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov – Opava východ“. Záměr spočívá v doplnění stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení o závory, pokládky zabezpečovací kabelizace, úpravy napájení PZS a umístění reléového domku.

Identifikace zadavatele:

Signal Projekt s.r.o.

Vídeňská 55, 639 00 Brno

IČ: 255 254 41, DIČ: CZ255 254 41

Identifikace stavebníka:

Stavebník: Správa železnic, státní organizace (dále jen SŽ)

Dlážděná 1003/7, Praha 1, 110 00

IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234

Organizační jednotka: Správa železnic, státní organizace

Stavební správa východ

Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Ústřední orgán: Ministerstvo dopravy ČR

Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1

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

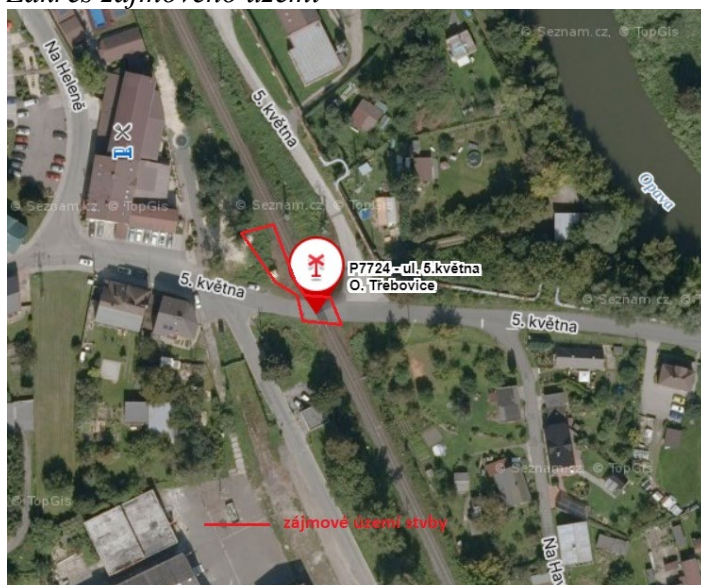
Trať: Ostrava Svinov – Opava východ

Traťový úsek: žst. Ostrava-Třebovice

Záměr je situován na pozemcích: parc. č. 4431/42, 4431/46, 1101/1 v k. ú. Třebovice ve Slezsku

Lokalizace záměru: kraj: Moravskoslezský, okres: Ostrava, ORP: Ostrava

- *Zákres zájmového území*



2. METODIKA

Dendrologický průzkum je založen na průzkumu aktuálních přírodních podmínek v území dotčeném záměrem.

Pro průzkum byly použity standardní metody, jako například místní šetření v terénu a dále mapové podklady nahlížení do katastru nemovitostí, Agentury ochrany přírody a krajiny (AOPK) či mapové aplikace Moravskoslezského kraje.

Průzkum vegetace byl v terénu zaměřen na její celkové poznání s důrazem hodnocení dendrologických hodnot. V rámci dendrologického průzkumu jsou zpracovány i údaje související s aktuálním fyziologickým stavem přítomných dřevin, včetně prostého seznamu přítomných dřevin, které budou káceny.

Vlastní průzkum probíhal ve dnech 15. 9. 2023 a 22.12 2023.

3. OBECNÁ CHARAKTERISTIKA V ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Přejezd P7724 v km 263,911 se nachází na elektrizované celostátní trati Ostrava Svinov – Opava východ v katastrálním území Třebovice ve Slezsku. Stavba bude realizována v zastavěném územní města Ostravy, části Třebovice. Umístění stavby je definováno stávající polohou železničního přejezdu P7724 (ulice 5. května). Sousední pozemky stavby, jsou zastavěné převážně rodinnou a firemní zástavbou (zastavěná plocha a nádvoří) nebo jsou vedeny, jako ostatní plochy (komunikace a jiné plochy) či jsou zemědělsky využívány, jako zahrady.

Stávající vegetace

V místě stavby na přejezdu P7724, který je situován na pozemku parc. č. 4431/42 (ostatní plocha) v k. ú. Třebovice ve Slezsku se nachází převážně zatravněné plochy, s občasné roztroušenými dřevinami v širším okolí tratě. Stromová vegetace je zastoupena zejména druhy jako javor mléč (*Acer platanoides*), ořešák královský (*Juglans regia*), topol osika (*Populus tremula*) a bříza bělokorá (*Betula pendula*), stromy jako oporu využívá loubinec pětilistý (*Parthenocissus quinquefolia*) a plamének obecný (*Clematis vitalba*). Keřová vegetace je zastoupena druhy jako je růže šípková (*Rosa canina*), bez černý (*Sambucus nigra*). Stromová a keřová vegetace je vždy dostatečně vzdálena od prostoru kolejiště. Samotné těleso kolejiště je herbicidy dobře udržované bez náletů a rostlin, v příkopech tratě se občas vyskytovaly porosty kopřivy dvoudomé (*Urtica dioica*), ježatky kuří nohy (*Echinochloa crus-galli*), přesličky rolní (*Equisetum arvense*), či invazivních druhů jako křídlatky japonské (*Reynoutria japonica*) a zlatobýlu kanadského (*Solidago canadensis*).

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. Nejbližší k přejezdu P7724 v km 263,911 situovaného v k. ú. Třebovice ve Slezsku je Evropsky významná lokalita (EVL) Děhylovský potok - Štěpán (CZ0813439), která se nachází ve vzdálenosti cca 2,2 km severním směrem od stavby. Vzhledem k tomu, že se jedná pouze o modernizaci zabezpečení stávajícího přejezdu nemůže mít stavba vliv na evropsky významné lokality nebo vyhlášené ptačí oblasti ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb., zákon o ochraně přírody a krajiny.

Stavbou nebudou dotčeny památné stromy ani jejich ochranná pásma. Stavba se nedotkne lesních pozemků ani jejich ochranných pásem (do 50 m od PUPFL).

Dle nálezové databáze AOPK se rovněž na trati nevyskytují žádné zvláště chráněné druhy rostlin či jiné vegetace.

4. CHARAKTERISTIKA ZAMÝŠLENÉHO ZÁSAHU

Předmětem stavby je doplnění přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P7724 v km 263,911 na trati Ostrava Svinov – Opava východ. V současnosti je přejezd, jenž tvoří křížení dráhy s místní komunikací, zabezpečený přejezdovým zabezpečovacím zařízením elektronického typu. Venkovní prvky přejezdového zabezpečovacího zařízení budou nově tvořeny výstražníky a závorami a budou spojeny kabelizací s vnitřní technologií umístěnou v novém reléovém domku v blízkosti přejezdu. Stavba se nachází na elektrizované celostátní trati Ostrava Svinov – Opava východ. 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 Českých drah a.s. na katastrálním území Třebovice ve Slezsku. Pro stavbu se předpokládá využití místní komunikace vedoucí k přejezdu. Staveniště bude dobře přístupné z železnice i z místní komunikace vedoucí k přejezdu. Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení bezpečnosti na železničním přejezdu.

Dotčený přejezd P7724 je herbicidy dobře udržován, v širším okolí tratě se vyskytují roztroušeně náletové dřeviny, některé dřeviny jsou vzrostlé, některé jsou mladé. Širší okolí tratě není udržováno herbicidy.

Na pozemku parc. č. 4431/42 v k. ú. Třebovice ve Slezsku, přibližně v místech, kde bude umístěn nový reléový domek, roste skupina čtyř stromů, dva menší javory – druhu javor mlč (*Acer platanoides*), jedna menší bříza bělokorá (*Betula pendula*) a dále je zde jeden vzrostlý strom (dvojkmen) břízy bělokoré (*Betula pendula*). Tyto stromy jsou v blízkosti umístění nového reléového domku a zasahují zejména kořeny do budoucí kabelové trasy, která bude vedena z nového reléového domku směrem na přejezd. Vzhledem k tomu, že v místě stavby reléového domku budou probíhat výkopové práce, došlo by k poškození kořenového balu těchto stromů a ovlivnění jejich vitality. Do budoucna by poškození kořenového balu mohlo vyvolat neřízený pád stromů. Jelikož stromy rostou v blízkosti zařízení železnice i v blízkosti restauračního zařízení (restaurace Třebovický Mlýn), kde by mohlo dojít k pádu stromů na hosty restauračního zařízení či jiné chodce, nebo poškodit nový reléový domek, je nutné tyto stromy pokácet. Jiná stromová a keřová vegetace je vždy dostatečně vzdálena od prostoru kolejiště.

Jediný vzrostlý strom z těchto tří je dvojkmen břízy bělokoré (*Betula pendula*), tento strom svými parametry spadá do dřevin, ke kterým je nutné žádat povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění.

V souvislosti se stavbou nejsou řešeny náhradní výsadby vegetace, a to i vzhledem k možnému ohrožení zařízení drah, cestujících na trati či ohrožení samotné dráhy.

5. ZÁVĚR

Jelikož se jedná pouze o stavební úpravy (zabezpečení) stávajícího železničního přejezdu P7724 v km 263,911 a umístění nového reléového domku, nemůže dojít k významnému ovlivnění dřevin rostoucích v okolí daného stavebního záměru. Záměr je umístěn do dendrologicky méně významného území. Jeho realizací nedojde k negativnímu ovlivnění dendrologické rozmanitosti území, ani k významnému dotčení populací dřevin a rostlin v širším nebo lokálním kontextu. Dle stávajícího charakteru území a z plánovaného cílového stavu lze

usuzovat to, že činností související s realizací záměru, nedojde ke zmenšení dendrologické rozmanitosti v území.

V rámci zemních prací i pro lepší přístup v rámci stavby a bezpečného usazování reléového domku, budou káceny čtyři stromy (2x javor mlč (*Acer platanoides*) a 2x bříza bělokorá (*Betula pendula*)), ale pouze jeden strom z celkového počtu čtyř podléhá povolení ke kácení dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění.

Povolení ke kácení podléhá pouze vzrostlý strom břízy bělokoré (*Betula pendula*) dělicí se na dva kmeny (dvojkmen), který se nachází na levé straně koleje ve směru na Třebovický Mlýn na pozemku parc. č. 4431/42 v k. ú. Třebovice ve Slezsku. Tento strom se dělí na dvojkmen ve výšce 30 cm nad zemí a v této výšce má obvod dvojkmene 2m. Ve výšce 130 cm nad zemí má levý kmen (z pohledu od přejezdu) obvod kmene 88 cm a druhý, tedy pravý kmen (z pohledu od přejezdu) má ve výšce 130 cm nad zemí obvod kmene 100 cm. Celková výška této břízy bělokoré je 11 m. Pro tuto břízu bělokorou bude nutno žádat příslušný orgán ochrany přírody a krajiny o povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění.

Zbylé tři stromy, které se nachází na pozemku parc. č. 4431/42 v k. ú. Třebovice ve Slezsku, jsou jen asi 2 metry vzdálené od vzrostlé břízy bělokoré, a nemají parametry takové, aby podléhali povolení ke kácení dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. Menší ze dvou javorů je 6 metrů vysoký javor mlč (*Acer platanoides*), který má obvod kmene ve 130 cm pouhých 45 cm, větší z javorů je 7 metrů vysoký javor mlč (*Acer platanoides*), který má obvod kmene ve 130 cm jen 55 cm. Třetí strom je 5 metrů vysoká bříza bělokorá (*Betula pendula*), která měří ve 130 cm pouhých 30 cm.

Všechny stromy jsou bez větších dutin, viditelně bez nemocí, hub a parazitů. Pouze bříza bělokorá (*Betula pendula*), která podléhá povolení ke kácení (dle vyhlášky), není zcela vitální, chybí jí na pravém kmenu v koruně větší větve a ve spodní části je tato bříza lehce mechanicky poškozená – chybí jí část kůry. Dále se po ní pne loubinec pětistý (*Parthenocissus quinquefolia*) a plamének plotní (*Clematis vitalba*), kteří jí ubírají přirozené denní světlo.

Konkrétní umístění stromů je zakresleno v **Příloze č.1 ke káceným dřevinám.**

Ke kácení těchto jedinců musí dojít, protože by stromy byli u výkopových prací značně poškozeny, čím by byla ovlivněna jejich vitalita. Nevitální a poškozené stromy by mohli ohrožovat nový reléový domek, trať, chodce či hosty restauračního zařízení. Dále může dojít k menší prořezávce větví jiných stromů či drobných keřovitých náletů v okolí stavby, například kvůli průjezdu techniky, ořezané dřeviny budou po prořezávce i nadále plnit svoji funkci. Z vytěženým dřívím bude dále nakládat investor stavby.

Průzkum je zpracován dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. Vyhláška o ochraně dřevin a povolování jejich kácení. Stromy budou káceny či ořezávány pouze v nezbytném rozsahu. O náhradní výsadbě není uvažováno z důvodu ohrožení tratě a nového reléového domku či ovlivnění provozu na trati.

Preventivní opatření, aby se zmírnili případné škody na životním prostředí

- Kácení a ořez dřevin nutno provádět mimo hnízdní období (tj. od 30.7. do 1.3.)
- Kácení a ořez dřevin nutno provádět pouze v období vegetačního klidu (tj. od 1.11 do 31.3)
- Rozsah ořezu větví bude omezen na nejmenší možnou míru

- Při výstavbě v blízkosti vzrostlých dřevin by měla být striktně dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a dokument pod názvem “SPPK A01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti”

6. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha č. 1 ke káceným dřevinám
Inventarizační tabulka a mapky
Fotodokumentace

7. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění.

Vyhláška č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení

Věstník Ministerstva životního prostředí č. 4/2007 - č. 1.

Metodika AOPK 2022 -
OCEŇOVÁNÍ DŘEVIN
ROSTOUCÍCH MIMO LES včetně
výpočtu kompenzačních opatření
za kácené nebo poškozené dřeviny
(Jaroslav Kolařík a kolektiv)
Školení – Hodnocení stavu dřevin
v urbanizovaném prostředí



Dále byly využity informace
přístupné na internetových
adresách:

<http://www.geology.cz/>
<https://www.ochranaprirody.cz/>
<http://geoportal.cuzk.cz/>
<https://portal.nature.cz/>
<https://geoportal.msk.cz/>
<https://nahlizenidokn.cuzk.cz/>
<https://www.enviprofi.cz>

V Brně dne 6. prosince 2022



Mgr. Petr Adamec, Ph.D., MBA
ředitel vysokoškolského ústavu

Číslo osvědčení: Arbo/Hodnoceniurban.prostr./2022/13

● MENDELU
● Institut
● celoživotního
● vzdělávání

Příloha č.1 ke káceným dřevinám:

Průzkum je zpracován dle vyhlášky č. 189/2013 Sb. Vyhláška o ochraně dřevin a povolování jejich kácení.

U solitérně rostoucích stromů byly sledovány následující hodnoty:

- ☐ výška stromu
- ☐ obvod kmene (cm) měřený ve výšce 1,3 m nad zemí
- ☐ zdravotní stav dřeviny a případné poškození
- ☐ latinský a český název

Dále bylo zaznamenáno místo výskytu kácených dřevin, a to určením katastru a parcely, na která se dřevina nachází.

K zakresu výskytu dřevin na podkladu katastrální mapy (inventarizační mapka), je doložena přehledová tabulka (inventarizační tabulka kácených dřevin), ve které jsou stromy označeny pořadovým číslem. O náhradní výsadbě není uvažováno z důvodu ohrožení tratě a nového reliévého domku či ovlivnění provozu na trati.

Inventarizační mapka

Všechny stromy se nacházejí na pozemku par.č. 443/42 - k. ú. Třebovice ve Slezsku



Stromy rostou přibližně na souřadnicích: 49.8367264N, 18.1991836E

Inventarizační tabulka kácených dřevin

číslo stromu	číslo parcely a k.ú.	druh dřeviny	obvod kmene ve výšce 1,3 m	výška a poznámka ke zdravotnímu stavu
1.	par.č. 443/42 - k. ú. Třebovice ve Slezsku	bříza bělokorá (<i>Betula pendula</i>)	dvojkmen: levý kmen 88 cm a pravý kmen 100 cm	výška - 11 m; zdravý strom bez dutin, mechanicky poškozená kůra ve spodní části, v minulosti byla odstraněná větev z koruny pravého kmene
2.	par.č. 443/42 - k. ú. Třebovice ve Slezsku	bříza bělokorá (<i>Betula pendula</i>)	30 cm	výška - 5 m; mladý a křivý strom, který má zpomalený růst kvůli nedostatku světla
3.	par.č. 443/42 - k. ú. Třebovice ve Slezsku	javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	45 cm	výška - 6 m; zdravý strom bez dutin
4.	par.č. 443/42 - k. ú. Třebovice ve Slezsku	javor mléč (<i>Acer platanoides</i>)	55 cm	výška - 7 m; zdravý strom bez dutin

Fotodokumentace:

Detail dvojkmenu kácené břízy bělokoré s poškozením kůry



Pohled na břízu bělokorou (dvojkmen), která podléhá povolení ke kácení dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení v platném znění. (Od spodu je porostlá loubincem pětistým (*Parthenocissus quinquefolia*) a plaménkem plotním (*Clematis vitalba*))



Zimní pohled na kácené stromy - červená linie označuje rozsah kácení a červená čísla značí stromy dle inventarizační tabulky – (2x bříza bělokorá (*Betula pendula*) a 2x javor mléč (*Acer platanoides*))



Udržovaná vegetace na přejezdu P7724 (pohled na směr Ostrava-Svinov)



Udržovaná vegetace na přejezdu P7724 (pohled na stávající RD a Třebovický Mlýn)



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

OBJEKT: Dopravně-inženýrské opatření (DIO)

STUPEŇ: DUSP+PDPS

Technická zpráva

Dopravně-inženýrská opatření

OBSAH:

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

1 Identifikační a základní údaje:

Údaje o stavbě a objektu

Název stavby:	Doplnění závor na přejezdu P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov – Opava východ
Stupeň dokumentace:	Projektová dokumentace pro společné povolení + projektová dokumentace pro provádění stavby
Dílčí část – objekt (PS/SO):	DIO
Charakter dílčí části:	změna dokončené stavby trvalá
Katastrální území, pozemky:	Třebovice ve Slezsku [715433]
Místo stavby dílčí části:	P7724
Trať podle Prohlášení o dráze:	795 00
Traťový úsek TU:	2251 Ostrava Svinov – Opava východ
Definiční úsek DU:	02 Ostrava Svinov – Opava východ
Kategorie dráhy:	celostátní
Kategorie trati podle TSI:	P5/F3

Údaje o stavebníkovi

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7 10 00 Praha 1 – Nové Město
Zástupce investora:	Správa železnic, státní organizace Stavební správa východ, Nerudova 1, 779 00 Olomouc

Údaje o Zhotoviteli dokumentace a části dokumentace

Zhotovitel díla:	Signal projekt s.r.o. Videňská 546/55 639 00 Brno
Zhotovitel dílčí části dokumentace:	EXprojekt s.r.o. Heršpická 758/13 619 00 Brno IČO: 292 85 801
Hlavní projektant (HIP):	Jaromír Kielor
Odpovědný projektant dílčí části (PS/SO):	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801 Ing. Dominik Mojžíšek, 1007348, ID00 – Dopravní stavby
Zpracovatel přílohy dílčí části (PS/SO):	EXprojekt s.r.o., Heršpická 758/13, 619 00 Brno, IČO: 292 85 801 Ing. Dominik Mojžíšek, 1007348, ID00 – Dopravní stavby

Údaje o nabyvatelovi PS/SO

Vlastník/správce:	Správa železnic, státní organizace
-------------------	------------------------------------

Oblastní ředitelství Ostrava
Muglinovská 1038/5
702 00 Ostrava

2 Obecně

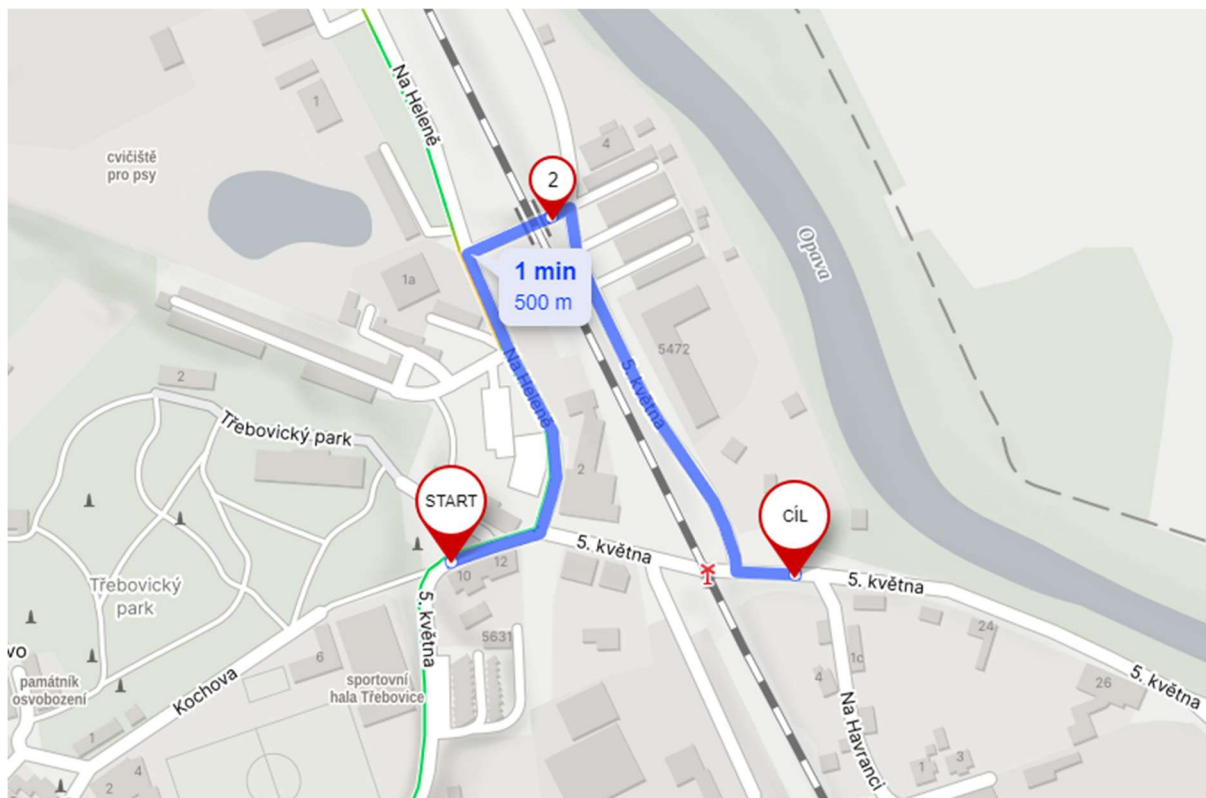
Předmětem zpracování návrhu dopravně – inženýrského opatření (dále jen DIO) je provedení úplné uzavírky místní komunikace na ulici 5. května v Ostravě-Třebovicích v prostoru rekonstruovaného železničního přejezdu P7724 v km 263,911 na trati Ostrava-Svinov – Opava východ v k. ú. Třebovice ve Slezsku, včetně příslušného dopravního značení při realizaci stavby „Doplnění závor na přejezdu P7724 v km 263,911 trati Ostrava-Svinov - Opava východ“. Úplná uzavírka místní komunikace bude zavedena v délce 3 dnů. Během úplné uzavírky bude zavedena objízdná trasa pouze pro vozidla do výšky 2,0 m vedoucí pod nedalekým podjezdem pod trať. Objížďka pro vozidla vyšší není možná a bude proto v uvedené délce úplně vyloučena. 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 výšky do 2,0 m jedoucí v obou směrech pod nedalekým podjezdem pod trať (viz přiložená mapka). Délka trasy je o cca 500 m delší než při průjezdu přes přejezd. Časová ztráta dána uzavřením přejezdu je cca 1 min.



Vyznačení dopravního značení je patrné ze situace s rozmístěním přechodných dopravních značek uvedené v příloze.

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. Provedené změny a úpravy jsou zřejmé z příloh. 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 dvojitém ohybem po celém obvodu, včetně rohů. Uchycení přenosných dopravních značek na nosnou konstrukci musí být provedeno pomocí speciální příchytky zabraňující 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 objízdné 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. Dominik Mojžíšek

DIO

Situace

M 1:1000

