

## **B. SOUHRNNÁ ČÁST**

### **OBSAH**

- B.1 Souhrnná technická zpráva**
- B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí**
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**
- B.5 Odpadové hospodářství**
- B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby**
- B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání**
- B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**
- B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**
- B.10 Civilní ochrana**
- B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí - neobsazeno**
- B.12 Organizace výstavby**

**Přílohy:** - Geotechnický průzkum KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o.  
- Objízdná trasa a dopravní značení na PZS v km 6,006

## **B.1. Souhrnná technická zpráva**

### **B.1.1. Průzkumy a podklady**

Geodetickým podkladem pro zpracování přípravné dokumentace je zaměření stávajícího stavu, které zajistil hlavní projektant SB projekt, s.r.o. se sídlem v Hodoníně. Účelová mapa byla zaměřena a zpracována zeměměřičskou kanceláří Geometra Kyjov, Masarykovo náměstí 63/43, 697 01 Kyjov, červenec 2013. ( příloha I.- Geodetická dokumentace).

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické síť katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.). Tyto údaje nejsou opakovaně uváděny na jednotlivých výkresech.

Podkladem pro projekční práce byly výsledky geotechnického průzkumu, práce byly provedeny a vyhodnoceny společností KOLEJCONSULT & servis, spol. s r.o. se sídlem v Brně, Křenová 131 / 35. Geotechnický průzkum byl proveden v rozsahu stanoveném předpisem SŽDC S 4 – Železniční spodek, příloha č. 9 – Geotechnický průzkum tělesa železničního spodku. Geotechnický průzkum je přílohou této souhrnné technické zprávy.

### **B.1.2. Ochranná pásma**

Z hlediska ochrany životního prostředí se stavba nenachází v území CHKO Beskydy. Stavba se nenachází v ochranném pásmu maloplošně chráněného území. Z hlediska inženýrských sítí se stavba nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí následujících organizací:

- Telefónica O2 Czech Republic, a.s.
- RWE Transgas, a.s.
- E-on
- VAK Brno

SŽDC OŘ Brno:

Kabely NN Správy elektrotechniky a energetiky

- Kabely ZZ Správy sdělovací a zabezpečovací techniky
- ČD Telematika a.s.

Realizací stavby nevzniká nutnost podání návrhu na nová ochranná pásma.

### **B.1.3. Koncepce stavby**

#### **PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení**

- instalace nového reléového domku (RD) u PZS
- provedení dílčí části nové kabelizace v okolí přejezdu navazující na kabelizaci stávající a dále kabelizaci potřebnou pro prodloužení přibližovacího úseku
- umístění technologie PZS do RD
- úprava stávajících kolejových obvodů a montáž nového ASE souboru
- instalace venkovních prvků PZS do reléového domku a závěrečné terénní úpravy v rámci železničního přejezdu
- demontáž venkovní a vnitřní část stávajícího PZS typu AŽD 71

## E.1.1 Železniční svršek a spodek

### SO 01 Železniční svršek

Tento stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v úseku km 5,961 – 6,047. Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku - kolejnice tv.49 E 1 na betonových pražcích B91 S/2; rozdělení pražců „u“, pružné bezpodkladnicové upevnění, v místě přejezdu upevňovadla s antikorozní úpravou, antikorozní nátěr kolejnic. Rekonstrukce kolejové svršku je navržena v délce 86m, kolej je přímá.

Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku 320m v km 5,880 – 6,200 včetně nezbytných výběhů.

Geometrické parametry koleje vyhovují výhledové rychlosti 100km/h.

V rekonstruovaném úseku je zřízena bezstyková kolej, osazeny nové zajišťovací značky.

V úseku rekonstrukce železničního svršku je navrženo nové kolejové lože v tl. 0,35m pod ložnou plochou betonového pražce.

Bude provedena rekonstrukce LISů v km 4,514 a 5,894, demontovány budou LISy v km 4,960 a 5,985.

### SO 02 Železniční spodek

Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje vybudování povrchového a podpovrchového odvodňovacího systému, vybudování nové zesílené konstrukce pražcového podloží a vybudování nových konstrukčních vrstev pražcového podloží pod přilehlou kolejí na chrlické straně přejezdu. V rámci tohoto stavebního objektu je řešeno i vybudování příčné prahové vpusti na silnici II/380 ve směru na Tuřany.

V místě přejezdu v km 5,992 9 – 6,020 je navržena dle výsledku GP zesílená konstrukce pražcového podloží, která vychází z požadavků předpisu SŽDC S4 a je řešena jako sendvičová konstrukce následující skladby :

- kolejové lože – drcené kamenivo frakce 32/63mm tl. 350mm
- šterkodrt' - frakce 0/32mm tl. 350mm
- separační geotextílie
- výztužná geomříž min 40kNm
- kamenivo frakce 0/63mm ( výzisk KL) resp. 0/125mm tl. 450mm
- výztužná geomříž min. 40kNm
- separační geotextílie
- zhutněná zemní pláš

Skladba pražcového podloží typu 3 pro kolej v km 6,020 – 6,047

- kolejové lože – drcené kamenivo frakce 32/63mm tl. 350mm
- šterkodrt' - frakce 0/32mm tl. 350mm
- separační geotextílie
- výztužná geomříž min 40kNm
- zhutněná zemní pláš

Vlastní posouzení na promrzání a únosnost je uvedeno v geotechnické zprávě ( příloha souhrnné části B).

Odvodnění zemní pláně v jednostranném sklonu je zajištěno systémem trativodů, šachet a svodného potrubí zaústěného do šachty městské kanalizace.

Odvedení vody z povrchu železničního tělesa a přilehlého terénu je řešeno vlevo trati povrchovým odvodňovacím zařízením (příkopové zídky a otevřený příkop se zpevněným dnem) zaústěným v km 6,173 do zpevněného nátoky propustky v ekm 6,172.

Na brněnské straně v km 5,940 – 5,892 bude po obou stranách trati zřízen dle požadavku investora lokálně otevřený příkop.

Dle požadavku investora bude provedeno odtěžení přebytečné zeminy vpravo trati za přejezdem, tak aby se zlepšily odtokové poměry srážkové vody směrem od koleje.

Za účelem odvedení srážkové vody z pozemní komunikace mimo přejezd je navržen na silnici II/380 ve směru na Tuřany příčný odvodňovací žlab, srážková voda je přes svodné potrubí svedena do městské kanalizace.

Majetkoprávní řešení z hlediska vlastnictví tohoto odvodňovacího zařízení je předmětem jednání vlastníka přejezdu a správce pozemní komunikace.

### E.1.3 Železniční přejezdy

#### SO 03 Železniční přejezd

Identifikační číslo přejezdu P7179.

V km 6,006 je navržena přejezdová a přechodová konstrukce celopryžová se závěrnou zídou tv. T pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích B91 včetně ochranných náběhů a zádržného systému proti putování.

V souladu s požadavkem investora respektuje projektant při návrhu dispozičního a technického řešení rekonstrukce přejezdu připravovanou akci „Stavební úpravy křižovatky Kaštanová – Popelova – Vinohradská“. V rámci této stavby dle podkladu společnosti Viapont s.r.o. Brno je navržena úprava šířky chodníku v ul. Kaštanová na 2,00m a je respektována při návrhu přejezdové konstrukce výhledová šířka silnice II/380 7,00m. S ohledem na tyto připravované úpravy šířkového uspořádání pozemní komunikace v oblasti přejezdu a nutnost situovat nové PZS včetně závor tak, aby byl zachován bezpečný průchod na komunikaci pro pěší, je navržena úprava trasy chodníku v místě křížení s kolejí. Stávající přilehlý přechod je posunut cca o 5,1m ve směru do Brna hl.n. s tím, že umožní převést komunikaci pro chodce v šířce 2,00m. Navržená skladba přejezdové konstrukce umožní převést výhledovou šířku silnice 7m.

Šířka přejezdu činí 22,44m, délka přejezdu mezi závorami 18,18m, úhel křížení je 33,96°.

Předmětem této projektové dokumentace není řešení rekonstrukce silnice II/380 pouze minimální výšková úprava. Úprava nivelety pozemní komunikace je navržena do vzdálenosti 20,2m na brněnské straně a do vzdálenosti 10,2m na tuřanské straně vztaheno k závěrným zídkám přejezdové konstrukce.

Vodorovné značení bude rekonstruováno vně závor (souvislá střední čára), s ohledem na šikmost úrovně křížení bude vodorovné dopravní značení doplněno o příčnou souvislou čáru, která vymezí hranici pro bezpečné zastavení vozidla z pohledu padajících závor.

Komunikace pro chodce bude vybudována na délce cca 27m, zpevnění zámkovou dlažbou. V souladu s řešením dokumentace společnosti Viapont je navržena šířka komunikace 2,0m; vně závor ve směru na Tuřany se provede plynulé napojení na stávající komunikaci šířky

1,5m. Vně výstražníků se závorami bude provedeno bezpečnostní a varovné značení na chodníku dle vyhl. 398/2009Sb.

## **E.1.4 Mosty, propustky, zdi**

### **SO 05 Rekonstrukce propustku v km 6,172**

Stávající propustek byl postaven asi koncem 18 století, převádí jednu kolej přes občasnou vodoteč. Úhel křížení osy propustku s osou koleje je cca 91°. Stávající nosná konstrukce propustku je tvořena v převážné části kamennou klenbou tj. v dl. cca 5,20m a ve zbývajících částech je tvořena cihelným zdivem vloženým mezi kolejnice tj. v dl. cca 2,40m. Nosná konstrukce je zaklenuta nebo uložena na masivních opěrách z kamenného zdiva. Světelná šířka stávajícího otvoru propustku je 1,90m a je v celé délce konstantní. Světelná výška stávajícího otvoru propustku je od 1,2m do 1,0m. Propustek je na obou koncích ukončen šikmými křídly. Z důvodu špatného stavu propustku je nutné stávající propustek rekonstruovat. Rekonstrukce propustku bude spočívat v odbourání křídel propustku i stávající nosné konstrukce propustku. Do otvoru stávajícího propustku se na zpevněný podklad vloží železobetonové patkové trouby DN 1000mm. Na obou koncích propustku bude stávající svah železničního náspu v místě propustku upraven do sklonu 1:1,5 a ukončení vlastní konstrukce propustku na obou koncích bude provedeno prostřednictvím železobetonových šikmých čel. Propustek bude jak na vtoku, tak na výtoku zpevněn dlažbou. Sklon dna propustku je navržen v celé délce propustku tj. cca 13,5m konstantní, tj. v 1% spádu. Do propustku na vtokové straně bude zaústěn příkop náspu železniční tratě. Návrh propustku zohledňuje výhledovou stavbu "Severojižního kolejového diametru", při které dojde v tomto úseku železniční tratě ke zdvojkolejení.

## **E.3.6 Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů**

### **SO 06 Elektrická přípojka PZS v km 6,006**

V blízkosti přejezdu se nachází stávající odběrné místo pro napájení technologie VUD. Jedná se o kabelovou skříň osazenou elektroměrem a hlavním jističem.

Předmětem tohoto SO je vybudování zemního kabelového vedení typu CYKY 4x10mm<sup>2</sup>, které bude vedeno ve volném terénu samostatným výkopem, protlakem pod kolejemi a dále ve společné trase s kabely zab-zař.

Kabelové vedení bude ukončeno v kabelové skříni R1 umístěné v blízkosti nového RD.

## **B.1.4. Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**

Stavba nevyžaduje zábory pozemků v ochraně ZPF a PUPFL.

## **B.1.5. Výkupy pozemků a staveb nebo jejich částí**

Stavba se nachází na pozemcích SŽDC a v jednom případě na sousedním pozemku v majetku mimodrážního subjektu. Dotčené pozemky jsou uvedeny v části I této dokumentace. Pozemek mimodrážního subjektu je využit pro účely napojení kanalizačního vedení z objektu propustku v km 5,988. Předpokládá se uzavření smlouvy o věcném břemenu.

## **B.1.6. Výjimky z předpisů a norem**

Charakter stavby nevyžaduje žádat o výjimky z norem ČSN, TNŽ a předpisů SŽDC a dalších vyhlášek a nařízení.

### B.1.7. Požadavky na další přípravu stavby

Nepředpokládá se

## B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

**Počáteční stav:** Přejezd je zabezpečený reléovým zařízením PZS typu AŽD 71 kategorie PZS 3SBI

**Cílový stav:** Nové moderní přejezdové zabezpečovací kategorie zařízení a rekonstruovaný povrch přejezdu. Důvodem navrhované investice je zvýšení bezpečnosti na uvedeném přejezdu.

Při výstavbě nového přejezdového světelného zabezpečovacího zařízení na železničním přejezdu a jeho stavebních úpravách lze předpokládat časově omezené dopravní opatření (výluka traťové koleje) a dle potřeby snížení rychlosti železničních vozidel na přejezdu. Obsluha staničního zabezpečovacího zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení. Provozní a dopravní technologie zůstane zachována.

## B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Posuzování vlivů na životní prostředí (dále jen proces EIA, proces SEA) je v České republice upraveno zákonem č. 100/2001 Sb, o posuzování vlivů na životní prostředí, v platném znění, který nahradil původní zákon č. 244/1992 Sb.

### B. 3. 1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Realizovaná část stavby, nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí, jedná se o rekonstrukci stavební části železničního přejezdu a pokládku závislostních kabelů. Stavba přejezdu si vyžádá vybudování pražcového podloží a rekonstrukci kolejového roštu, montáž nové pryžové přejezdové konstrukce; jízda silničních vozidel bude plynulejší a tišší.

Stavební materiály použité, zabudované v rámci stavby musí splňovat ustanovení zákona a 114/1992 Sb., ve znění zákona 347/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky a. 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Rekonstrukcí PZS se zvýší bezpečnost železničního a silničního provozu na přejezdu.

### B. 3. 2 Zpracování podmínek z procesu EIA

- Ochrana přírody
  - a) zůstane zachována rozmanitost původních biologických druhů a jejich společenstvech
  - b) krajinný ráz se nemění
  - c) lesy, rašeliniště, vodní toky, rybníky, jezera a údolní nivy zůstanou zachovány
- Dendrologický průzkum

Oblast byla zmapována pochůzkou, v dané oblasti není potřeba provádět rozsáhlé kácení vzrostlých stromů ani provádět novou výsadbu. Může dojít pouze k úpravě terénu od plevelných keřů pro pokládku zabezpečovacího zařízení a jeho kabelizaci.
- Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

Odvedení srážkových vod z přejezdu bude stávající a ze zemní pláně bude zajištěno trativodem, koncovými šachtami a s vyústěním do kanalizační sítě. Zhotovitel stavby je povinen řídit se v této problematice vod ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění (vodní zákon).
- Program odpadového hospodářství

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Jedná se zejména o dřevěné pražce a živičný kryt vozovky a dřevěné podpěry venkovního vedení. Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitele zařízení SŽDC a MÚ, bude zhotovitelem stavby zneškodněn v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Materiál, zařazený jako nebezpečný odpad, bude likvidován firmou, která je k této činnosti oprávněna. Bude vedena průběžná evidence o odpadech vzniklých při výstavbě, způsob likvidace bude zhotovitelem stavby dokladován.

Odtěžená zemina a kolejové lože bez dalšího využití stavebníkem budou odvezeny na skládku, kterou si zvolí zhotovitel stavby po dohodě s MÚ odbor ŽP.

V průběhu stavby budou odebrány „pověřenou osobou“ vzorky z odtěženého šterkového lože a bude stanovena kvalita odpadu pro využití na terén a zda nemá nebezpečné vlastnosti. Toto bude provedeno „pověřenou osobou k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů dle zákona č.185/2001 Sb.“ Rozbory vzorků budou provedeny v laboratoři, která má zavedený systém jakosti ČSN EN ISO/IEC 17025 nebo ČSN EN 45001. V cenových kalkulacích je zahrnuta chemická analýza vzorků vytěženého materiálu v rámci realizace stavby, kterou zajistí zhotovitel stavby.

Jednotlivé části konstrukce vyzískávaného kolejového roštu a PZS budou kategorizovány odborným specialistou SŽDC, vyzískaný materiál bude uložen v prostorách SŽDC určených zástupcem investora.

- Výpočet odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu

Odvod ze zemědělského půdního fondu nebude provedeno.

- Výpočet odvodů za odnětí půdy z lesního půdního fondu

Odvod ze zemědělského půdního fondu nebude provedeno.

- Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

Stavba se nenachází v oblasti kulturních památek ani v archeologickém území

### **B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů**

#### **a) Řešení vlivu stavby, provozu na zdraví osob nebo životní prostředí –**

Hluková měření - stavbou se nemění její dosavadní účel a využití, naopak se zlepší podmínky pro plynulejší a tiší provoz.

Vliv vibrací -stavbou se nemění její dosavadní účel a využití, naopak se zlepší podmínky.

Rozptylová studie - stavbou se nemění její dosavadní účel a využití, není potřeba provádět měření škodlivin v okolí.

Studie zdravotních rizik - stavbou se nemění její dosavadní účel a využití, není potřeba provádět studii zdravotních rizik.

Biologické hodnocení - v rámci stavby nebude potřeba provádět průzkum ani hodnocení vlivů na rostliny a živočichy.

#### **b) Řešení ochrany přírody a krajiny nebo vodních zdrojů –** stavba se nenachází v chráněné části území CHKO ani v jiné chráněné oblasti.

## **B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**

Stavba splňuje všechny požadavky následujících norem a právních předpisů:

Zákon č. 266/1994 Sb. O drahách, ve znění pozdějších novel

ČSN 34 2600 ed.2 Elektrická železniční zabezpečovací zařízení

ČSN 34 2650 ed.2	Přejezdová zabezpečovací zařízení
ČSN 73 6380 Z1	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6101 Z1	Projektování silnic a dálnic
ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1	Elektrotech. Předpisy: Ochrana pře úrazem elektrický zařízení
ČSN 33 2000-3 Z1, Z2, Z3	Elektrotech. Předpisy: Stanovení základních charakteristik
ČSN 50110-1 ed.2	Obsluha a práce na elektrických zařízeních
ČSN 50110-2	Obsluha a práce na elektrických zařízeních (národní dodatky)
TNŽ 34 2609	Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení
TNŽ 37 5715 1Z	Silová kabelová vedení celostátních drah
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
ČSN 73 6006	Výstražné fólie k identifikaci podzemních vedení technického vybavení
Předpis SŽDC D1	Dopravní a návěstní předpis
Předpis SŽDC D3	Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy
Předpis SŽDC (ČD) S4	Železniční svršek
Předpis SŽDC (ČD) Z1	Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
Předpis SŽDC (ČD) Z2	Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
ČSN 73 6102 ed.2	Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic

## **El. energie**

Během výstavby budou využívána stávající a posléze nová el. přípojka u přejezdu.

## **Zásobování vodou**

Při výstavbě se nepředpokládá potřeba napojení na vodovodní síť. Instalovaná technologie nevyžaduje pro provoz vodovodní přípojku.

## **Kanalizace**

Budované zařízení nevyžaduje pro svou činnost kanalizaci.

## **Vytápění, klimatizace**

Vytápění rel. domku bude řešeno el. topnými panely.

## **Jiné energetické zdroje**

Stavba nevyžaduje napojení na jiné zdroje energie (plyn, apod.)

## **Osvětlení**

Stavba neřeší osvětlení pozemní komunikace v oblasti přejezdu. Osvětlení uvnitř rel. domku bude řešeno zářivkovými tělesy.



Pracovní osvětlení staveniště během výstavby bude řešit zhotovitel dle svých aktuálních požadavků přenosnými osvětlovacími tělesy.

### **Sdělovací zařízení**

Provizorní sdělovací zařízení stavba nevyžaduje. V cílovém stavu bude na stěně reléového domku umístěn venkovní telefonní objekt.

### **Železniční zabezpečovací zařízení**

Stavba nevyžaduje vybudování provizorního zabezpečovacího zařízení. V cílovém stavu bude přejezd zabezpečen novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

### **Zemní práce**

Bude provedena rekonstrukce spodku, svršku a přejezdové konstrukce železničního přejezdu a přechodu. Dále budou provedena rekonstrukce propustky v km 6,172 a výkopové práce pro pokládku kabelů. Pro dočasné uložení zeminy bude využito prostoru u přejezdu v km 6,006 a vedle výkopů. Znečištěný štěrk z kolejového lože bude likvidován ekologickým způsobem na řízené skládce. Zemina z výkopů bude uložena vedle výkopu a následně použita k záhozu.

## **B.5 Odpadové hospodářství**

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů, vyhl. č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb., kterou se stanoví Katalog odpadů.

Jedná se zejména o dřevěné pražce a živičný kryt vozovky a dřevěné podpěry venkovního vedení. Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitelem zařízení SŽDC a MÚ, bude zhotovitelem stavby zneškodněn v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství. Materiál, zařazený jako nebezpečný odpad, bude likvidován firmou, která je k této činnosti oprávněna. Bude vedena průběžná evidence o odpadech vzniklých při výstavbě, způsob likvidace bude zhotovitelem stavby dokladován.

Odtěžená zemina a kolejové lože bez dalšího využití stavebníkem budou odvezeny na skládku, kterou si zvolí zhotovitel stavby po dohodě s MÚ odbor ŽP.

V průběhu stavby budou odebrány „pověřenou osobou“ vzorky z odtěženého štěrkového lože a bude stanovena kvalita odpadu pro využití na terén a zda nemá nebezpečné vlastnosti. Toto bude provedeno „pověřenou osobou k hodnocení nebezpečných vlastností odpadů dle zákona č.185/2001 Sb.“ Rozbory vzorků budou provedeny v laboratoři, která má zavedený systém jakosti ČSN EN ISO/IEC 17025 nebo ČSN EN 45001. V cenových kalkulacích je zahrnuta chemická analýza vzorků vytěženého materiálu v rámci realizace stavby, kterou zajistí zhotovitel stavby.

Jednotlivé části konstrukce vyzískávaného kolejového roštu a PZS budou kategorizovány odborným specialistou SŽDC, vyzískaný materiál bude uložen v prostorách SŽDC určených zástupcem investora.

## **B.6 Zásady zajištění protipožární ochrany stavby**

Reléový domek u přejezdu tvoří jeden samostatný požární prostor ( ostatní požární prostory se nepředpokládají) skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V domku budou pouze dva malé otvory pro účely větrání (jeden otvor s větrákem, druhý nasávací se žaluziemi). Domek bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V domku bude

umístěno elektrické zařízení. EPS zřizována nebude. Na stěně v domku bude umístěn jeden práškový příp. halonový (dle typu a ceny technologie) hasicí přístroj umožňující hašení elektrického zařízení. V reléovém domku se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V domku se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy na zařízení.

## B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 31 00. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230 V resp. 400 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při částečném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, dopravním značením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně).

Při provádění práce strojnými mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky ČD.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. **Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytýčení provedou - na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správcové zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Požární vlastnosti technologického domku, byly schváleny Technickým a zkušebním ústavem Praha s.p. a bylo vypracováno Požární klasifikační osvědčení č. PKO-02-138/AO 204. Výstupem z osvědčení je stanovení hodnoty požární odolnosti pro obvodové stěny a strop 90 minut. Stupeň hořlavosti použitého betonu byl konstatován A - nehořlavá hmota. Stanovení normové požární odolnosti provedeno podle ČSN EN 1992-1-2.

Stavební činností v jednotlivých provozních a stavebních souborech nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

#### **Všeobecně:**

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět. 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 SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím 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 Zam1a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů

### **B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace**

Přejezd bude vzhledem k jeho poloze v intravilánu obce vybaven dálkově ovládaným informačním zařízením pro nevidomé a slabozraké dle vyhlášky ministerstva dopravy č. 577/2004 Sb., kterou se mění vyhláška ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb. Závary přehrazující chodník budou doplněny slepeckou zarážkou.

### **B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

Reléový domek bude uzamykatelný s dveřmi odolnými proti vloupání. Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí je splněna řádným provedením díla.

### **B.10 Civilní ochrana**

Navržená stavba = výkopové práce atd. budou zabezpečena dle daných platných předpisů proti pohybu nepovolaných osob, dokončená stavba a provoz ochranu obyvatelstva nevyžaduje.

Při výstavbě nesmí dojít k znemožnění příjezdu vozidel požární ochrany a záchranné služby. Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat všechna platná protipožární opatření a předpisy.

Před započítím výkopových prací budou pracovníci seznámeni a poučeni s ohledem na specifické podmínky v daném pracovním prostoru, na železniční a silniční provoz a vytyčené podzemní řády.

Při montáži zařízení je nutno dbát všech předpisů, vyhlášek a nařízení, týkajících se prací na zařízení SŽDC, v blízkosti železničního a silničního provozu. Práce na živém zařízení SŽDC je možno provádět pouze pod dohledem zaměstnanců SŽDC.

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu a na elektrických zařízeních jsou uvedeny v zákoníku práce, předpisech SŽDC Bp1 a v normách ČSN, TNŽ, ON. Požaduje se dodržování všech bezpečnostních norem a předpisů, dodržování všech zákonů, vyhlášek, nařízení a norem týkajících se pracovního prostředí a bezpečnosti práce, zejména ze strany zhotovitele.

Nejvyšší nebezpečí úrazu bude hrozit při práci v kolejišti. Dále hrozí nebezpečí úrazu při práci na elektrickém zařízení.

Při pohybu v kolejišti a při práci v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům.

## **B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí**

Stavba nevyžaduje zpracování dynamického průběhu rychlostí.

## **B.12 Organizace výstavby**

### **Práce před aktivací**

Budou provedeny následující práce:

- rekonstrukce železničního svršku, spodku, a rekonstrukce přejezdové konstrukce přejezdu a chodníku v km 6,006
- rekonstrukce propustku v km 6,172
- položení chráničů pod tratí a pozemními komunikacemi
- zřízení nové elektrické přípojky
- zřízení kynety pro pokládku kabelizace
- pokládka kabelizace
- zaměření skutečné polohy kabelů
- zához kynety
- instalace reléového domku
- instalace venkovní technologie PZS včetně úpravy KO
- instalace vnitřní technologie do RD PZS
- doplnění vnitřní technologie kontrol a ovládání v žst. Brno - Chrlice

### **Aktivace přejezdového zařízení**

Během aktivace nového PZS nebudou potřebná zvláštní opatření ve smyslu omezení železniční nebo silniční dopravy přes přejezd. Po dobu aktivace nového PZS však bude nutno tyto práce provádět za podmínek zavedeného dopravního opatření na přejezdu dle předpisu SŽDC D1. Zařízení bude po přezkoušení uvedeno do zkušebního provozu.

### **Práce po aktivaci přejezdového zařízení**

Po aktivaci zařízení budou dokončeny závěrečné úpravy terénu a zruší se zařízení staveniště.

### **Zařízení staveniště uzavírka místní komunikace**

Předpokládá se omezení provozu na této pozemní komunikaci při stavebních pracích na vlastní konstrukci vozovky.

Při realizaci SO dojde k silniční uzavěře. Ostatní negativní vlivy na okolí se nepředpokládají. Znečišťování pozemních komunikací, ovzduší a vod se nepředpokládá.

Nadměrné obtěžování okolí hlukem a prachem se nepředpokládá.

Montážní práce a úpravy na PS 01 a SO06 budou prováděny bez přerušení železničního provozu.

Montážní práce a úpravy na SO 01; SO 02; SO 03; SO 05 předpokládají nepřetržitou 11 **denní** výluku na přejezdu – po tuto dobu bude vlaková doprava nahrazena dopravou autobusovou.

Plánované stavební práce si vyžádají úplnou uzavírku účelové silniční komunikace v místě železničního přejezdu v trvání 13 **dnů** (dle podkladů zpracovatelů uvedených SO). Po tuto dobu bude silniční provoz veden po trase silniční objížďky.

Objízdná trasa je v této lokalitě možná. Návrh a projednání objízdné trasy pro přejezd v km 6,006 včetně dopravního značení bude dodán jako samostatná příloha této STZ. Tuto problematiku zpracovává jako subdodávku firma Trasig s.r.o. Hodonín. Příloha bude doplněna po dokončení jejího projednání.

Při práci na provozovaném zařízení je nutná spolupráce s dopravními zaměstnanci a dozor udržujících pracovníků OŘ Brno odvětví SSZT, ST a SEE.

Dopravní značení přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích bude projednáno a odsouhlaseno s DI PČR Brno, kterému bude v dostatečném předstihu před začátkem dopravního omezení či uzavírky předložena předepsaná dokumentace dopravního značení. Zřízení uzavírky proběhne v souladu se zákonem č.361/2000 Sb. ve znění pozdějších předpisů, dále s vyhláškou 104/1997 Sb., apod.

Při práci na provozovaném zařízení je nutná spolupráce s dopravními zaměstnanci a dozor udržujících pracovníků OŘ Brno odvětví SSZT, ST a SEE.

Pro zajištění bezpečnosti práce při přípravě i provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení. Zvláště provozovatele dráhy..

V místech vjezdu vozidel stavby na místní komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech.

Vypracoval: Stanislav Brhel

Datum: 07/2013

Opraveno dle připomínkového řízení

Dne 25.11.2013

