

SOUHRNNÁ ČÁST

- B. 1 Souhrnná technická zpráva**
 - B. 1. 1 Zhodnocení stavby
 - B. 1. 2 Průzkumy a podklady
 - B. 1. 3 Ochranná pásma
 - B. 1. 4 Koncepce stavby
 - B. 1. 5 Údaje o splnění stanovených podmínek
 - B. 1. 6 Příprava pro výstavbu
 - B. 1. 7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí
 - B. 1. 8 Výjimky z předpisů a norem
- B. 2 Provozní a dopravní technologie**
- B. 3 Vliv stavby na životní prostředí**
- B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby**
- B. 5 Energetické výpočty**
- B. 6 Protikoroziční ochrana**
- B. 7 Graf dynamického průběhu rychlostí**
- B. 8 Dopravní opatření**
- B. 9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**
- B. 10 Úspora energie a ochrana tepla**
- B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**
- B. 12 Ochrana obyvatelstva**
- B. 13 Bezbariérové užívání**

Příloha: Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží
B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí, odpadové hospodářství

B.1 Souhrnná technická zpráva

B. 1. 1 Zhodnocení stavby

Staveniště se nachází v traťovém úseku Valašské Meziříčí – Kojetín v zastavěné části města Holešov.

Vyhodnocení současného stavu zabezpečovacího zařízení a konstrukce vozovky – zabezpečovací zařízení je nevyhovující pro zajištění bezpečnosti a plynulosti na přejezdu. Konstrukce vozovky je ve špatném technickém stavu. Příčinou současného stavu je stáří zabezpečovacího zařízení i komunikace. Stavba není kulturní památkou a ani není v památkové chráněné zóně.

Staveniště= pozemek investora, vstup a vjezd ze stávajících komunikací, veškeré skladování, montáže a manipulace budou probíhat na pozemku investora SŽDC staveniště je v dobrém stavu.

B. 1. 2 Průzkumy a podklady

- a) Údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby včetně stavebně historického průzkumu u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové zóně – **geodetické zaměření pro dokumentaci provedla Zeměměřická kancelář Geometra Kyjov. Pro oblasti zřízení kabelových tras zabezpečovacího zařízení v úseku Holešov – Bystřice pod Hostýnem bylo provedeno podrobné zaměření stávajícího drážního tělesa, včetně objektů.**
- b) Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území - **Geologická a hydrogeologická práce byla provedena dle zák. 366/2000 Sb. a zákona 132/98, zodpovědnou osobou vyhodnocena.**
- c) Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové - **Geodetická dokumentace tvoří samostatnou část projektové dokumentace I. Všechny geodetické mapové podklady jsou vyhotoveny v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.**
Dále byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží v oblasti přejezdu v km 24,263 (P7258) který je přílohou této zprávy.

B. 1. 3 Ochranná pásma

- a) Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích - **vymezení ochranných pásem následně omezuje nebo znemožňuje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem.**
- b) Stanovení nových ochranných pásem -
Ochranné pásmo dráhy
Dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách je ochranné pásmo dráhy celostátní nebo regionální vymezeno vvislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo inženýrských sítí

Průběhy stávajících i nově navržených inženýrských sítí jsou zakresleny do situací (C.2). Ochranná pásma inženýrských sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě.

7 m u venkovních vedení o napětí nad 1 do 35 kV

12 m u venkovních vedení o napětí nad 35 do 110 kV

15 m u venkovních vedení o napětí nad 110 do 220 kV

20 m u venkovních vedení o napětí nad 220 do 400 kV

30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

1 m od krajního kabelu u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně

3 m od krajního kabelu u kabelových podzemních vedení nad 110 kV

4 m u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně

8 m u plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm včetně

12 m u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm

1 m u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce

4 m u technolog. objektů 4 m

u kanalizací určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.

Ochranné pásmo silnic I. třídy

Ochranným pásmem silnic I. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Legislativa:

Ochranná pásma elektrizační soustavy jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb. § 46.

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. § 68.

Ochranná pásma výroby a rozvodů tepla určuje zákon č. 458/2000 Sb. § 87.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok určuje zákon č. 274/2001 Sb. § 23.

Ochranné pásmo dráhy určuje zákon č. 266/1994 Sb. § 8.

Ochranné pásmo veřejné komunikační sítě určuje zákon č. 127/2005 Sb. § 102.

Ochranná pásma vodních zdrojů stanoví podle zákona č. 254/2001 Sb.

Ochranná pásma sdělovacích kabelů - zákon č. 127/2005 Sb.

Ochranná pásma silniční - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Výše uvedené právní předpisy určují, co je v ochranných pásmech zakázáno, případně jak mohou být využívána, aby se umožnil spolehlivý provoz příslušných sítí, drah a komunikací a zajistila se ochrana vodních zdrojů, přírody, krajiny a života, zdraví a majetku osob. Zhotovitel musí tyto zákazy respektovat. Za případné nedodržení této povinnosti plně zodpovídá zhotovitel.

Stavba bude probíhat na pozemcích ve správě SŽDC, ČD a Města Holešov.

Navrhovaná nová ochranná pásma

Realizovanou stavbou nedojde ke změně rozsahu ochranného pásma dráhy. Další nová ochranná pásma vzniknou v souvislosti s realizací nových kabelových tras sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých.

Chráněná území, prvky a objekty

Stavbou nebude dotčeno chráněné území. Celá stavba se nachází mimo CHKO a Národní parky.

Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.

Podrobnosti a vyhodnocení jsou popsána v části dokumentace B.3. Vliv stavby na životní prostředí.

- c) Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace baňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování – **stavba leží mimo veškerá zvláště chráněná území, území dotčená baňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma. Stavba je situována v ochranném pásmu dráhy.**
- d) Údaje o zeleni – **Po ukončení prací bude zeleň vrácena zpět do původního stavu.**
- e) Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu – **stavba bude prováděna na pozemku SŽDC. Nebude nutný provádět zábor trvalý nebo dočasný na zemědělských nebo lesních pozemcích.**

B. 1. 4 Koncepce stavby

a) *Účel stavby*

Zpracování technického řešení vychází z Přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce zabezpečení přejezdu vč. povrchu v km 24,263 (P7258) trati Valašské Meziříčí - Kojetín“. Obsahem stavby je rekonstrukce stávajícího zabezpečovacího zařízení. Rekonstrukcí kolejíště a zabezpečovacího zařízení budou zlepšeny jízdní parametry a zajištěna bezpečnost na přejezdu a tím bude odstraněn současný nežádoucí stav přejezdu.

b) *Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu včetně bezbariérového užívání stavby*

Obecně technické požadavky na výstavbu jsou stanoveny Vyhláškou č. 268/2009 Sb. O technických požadavcích na stavby, která nahradila Vyhlášku Ministerstva pro místní rozvoj č. 137/1998 Sb. Jejím předmětem je stanovení základních požadavků územně technického charakteru na všechny druhy staveb a stanovení základních požadavků stavebně technického charakteru na stavby včetně staveb drah a zařízení na dráze.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu-stavební zákon a prováděcí vyhlášky k tomuto zákonu.

Vyhláška 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečení bezbariérového užívání staveb

Podmínky pro stavby drah, staveb na drahách a podmínky pro provozování drah jsou stanoveny zákonem č.266/1994 (Zákon o drahách).

Technické požadavky na výstavbu pro stavby na dráze a na drahách stanovují i další následující dokumenty:

Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Vyhláška č. 177/1995 Sb. Stavební a technický řád drah

Směrnice generálního ředitele č.30/2008 Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému

Směrnice GR SŽDC č. 32/2008 Zásady rekonstrukce regionálních drah

Technicko kvalitativní podmínky staveb státních drah

Technické normy platné před 1.1.1994, české státní normy, drážní předpisy, vzorové listy aj.

Technická řešení v projektu stavby „**Rekonstrukce zabezpečení přejezdu vč. povrchu v km 24,263 (P7258) trati Valašské Meziříčí - Kojetín**“ jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních.

c) *Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území, vzhled a výtvarné řešení*

V rámci stavby bude realizován v blízkosti přejezdu reléový domek bez základů o rozměrech 3x3x3,1m, jejichž architektonické řešení nenarušuje vzhled prostředí.

Principy a cíle architektonického řešení:

Objekty v krajině by na sebe neměly upozorňovat, ať výraznou barevností, grafickým pojednáním nebo hmotovým řešením. Upřednostněn je kontextuální přístup, neboť i nové objekty jsou upraveny v kontextu ke stávajícím objektům.

d) *Stručný popis navrženého technického řešení po jednotlivých PS a SO*

Na základě požadavků „Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 přílohy č. 2, platné pro projekt, jsou popsána řešení jednotlivých SO a PS (odstavec níže) nebo v jednotlivých technických zprávách provedena po jednotlivých objektech, seřazených dle investorem schválené objektové skladby dokumentace.

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

Část D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 01 Úpravy a doplnění navazujících zařízení

Výkopové práce a pokládka kabelů pro PZS. Pokládka vazebních kabelů. Úprava vazby nového PZS na nové SZZ žst. Holešov. Úprava ovládání stávajících PZS s vazbou na SZZ

Část D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 01 PZS v km 24,263

Stávající přejezd bude rekonstruován na moderní PZS s polovičními závory reléového typu s elektronickými doplňky ze signalizací pro nevidomé ve smyslu ČSN 34 2650 ed.2 a dle rozhodnutí Drážního úřadu. Vnitřní část bude umístěna v reléovém domku v prostoru přejezdu, který nenarušuje rozhledové poměry ve smyslu ČSN 73 6380/Z3.

E. STAVEBNÍ ČÁST

Část E.1 Inženýrské objekty

Část E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

Železniční přejezd v event. km 24,263(P7258) se nachází přímo ve městě Holešov na začátku žst. Holešov v ulici Tovární. Ve stávajícím stavu se jedná o úrovněvé křížení místní komunikace III. třídy č. 43822 funkční třídy D1 (ulice Tovární) a traťovou a vlečkovou kolejí, tj. je přejezd dvojkolejný. V novém stavu se uvažuje se zrušením vlečkové koleje a křižováním již pouze traťové koleje.

Nejvyšší traťová rychlost v oblasti přejezdu je 70 km/h ve směru do žst. Holešov a 60 km/h za přejezdem ve směru do přílehlého traťového úseku. V souvislosti s rekonstrukcí přejezdu bude sneseno kolejové pole v místě přejezdové konstrukce, které bude nahrazeno novým materiálem v délce 29 m. V rámci objektu dojde i k vyjmutí stávající výhybky č.5, kterou je do kolejiště zapojená rušená vlečková koleje (součástí SO 04), dále pak v oblasti rušené výhybky bude částečně odtěžen štěrkový lože a vložen kolejový pole délky 25 m s užitím materiálu tvaru S49 na dřevěných pražcích. Součástí objektu je i náhrada rušených IS krátkými kolejovými poli a svaření výhybky č.1. Stavební objekt tedy zahrnuje rekonstrukci kolejového roštu a štěrkového lože. Dále je navržena na délce cca 88,0 m směrová a výšková úprava GPK stávající koleje vedené ve složeném pravostranném oblouku s převýšením 73mm a výškové vyrovnání propadu výhybky č.1.

SO 02 Železniční spodek

Rozsah úprav železničního spodku, sanace a odvodnění žel.spodku, je minimalizován pouze na oblast v bezprostřední blízkosti přejezdu, tj. pouze na zesílenou konstrukci pražcového podloží v celkové délce úpravy 28 m.

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží jsou hodnoty modulu přetvárnosti stanoveny podle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- *modul přetvárnosti na pláni spodku $E_{p1} = 50 \text{ MPa}$*

Sanace žel. spodku vč. odvodnění zemní pláně bude provedena na délku ZKPP, tzn. dle novely Vzorového listu SŽDC Ž 4.2 činí tato délka pro tratě do 120 km/h 5,0 m za šířku přejezdu (= volnou šířku komunikace na přejezdu dle ČSN 73 6380). Protože ZV je cca 3 m od konstr. přejezdu a konstrukce ZKPP tedy zasahuje do výhybky č.1, je navrženo její provedení pod výměnovou částí výhybky. Celková délka ZKPP = rozsah rekonstrukce železničního spodku je tedy 31 m.

Návrh zesílené konstrukce pražcového podloží

- kolejové lože – drcené kamenivo - frakce 32–63mm, tloušťka 350mm;
- štěrk frakce 32/63, tloušťka 350mm

- štěrkodrt' frakce 0/32mm, tloušťka 500mm
- výztužné geosyntetikum (tuhá geomřížka) s pevností min. 40 kN/m v obou směrech
- separační geotextilie
- přehutněná zemní pláň

Zemní pláň je navržena ve sklonu 5% a je v celém sanací dotčeném úseku odvodněna trativodem umístěným vpravo koleje (v rozsahu provedení konstrukčních vrstev žel. spodku). Jeho vyústění je navrženo do retenční a vsakovací nádrže v km cca 24,240, navržené z půlkruhových tunelových schránek z polyetylenu, z obou stran uzavřených plastovými čely.

SO 03 Železniční přejezd

Součástí objektu SO 03 je demontáž stávající přejezdové konstrukce, montáž nové přejezdové konstrukce z celopryžových panelů uložených na závěrných zídkách tvaru T a úprava navazující místní komunikace v nezbytně nutné míře a úprava stávajících chodníků. Součástí tohoto stavebního objektu je demolice části oplocení a betonové zídky zajišťující svah stávajícího příkopu pro osazení výstražníků.

Stávající živičná konstrukce přejezdu bude nahrazena celopryžovou konstrukcí odpovídající zatížení místní komunikaci III. třídy – funkční třídy D1. Pro přejezd budou použité panely vnitřní základní rozměrů 1475x600mm a vnější základních rozměrů 735x1200mm a v oblasti přechodu pro pěší kompatibilní lehké panely 1475x900 a 735x900. Vnější přejezdové panely budou u přejezdu uloženy na konstrukci závěrné zídky.

Základní informace o přejezdu:

- konstrukce přejezdu – pryžová
- stavební délka – 18,90 m
- stavební šířka (včetně závěrných zídek) – ~3.20m (3,182 m)
- úhel křížení 59°

Všeobecně budou pro novou konstrukci přejezdu použité nové pryžové přejezdové panely (včetně příslušenství), pro svršek 49 E1 na pražcích SB 8P s pevným upevněním kolejnic a to v celé šířce. pod přejezdovou konstrukcí použito upevňovacích součástí s antikorozií úpravou.

Stávající živičná vozovka před a za přejezdem bude upravena v nezbytně nutné míře. Komunikace bude zcela odstraněna v rozsahu daném nutným porušením při rekonstrukci tratě (svršek, kabelové trasy a odvodnění). Výškové napojení na vozovku bude provedené plynulým náběhem obrusné vrstvy v rozsahu daném situací s maximálním využitím původních konstrukčních vrstev vozovky.

Stávající dlážděné chodník pro pěší, které jsou vedené po obou stranách komunikace oddělené zelenými travnatými pruhy, budou upravené v návaznosti na novou přejezdovou konstrukci a zrušení stávající vlečkové koleje.

Dle požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. a dle návrhu na nového článku v ČSN 73 6380, budou chodníky opatřené varovnými a signálními pásy, pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

SO 03.1 Provizorní přechod

V době uzavření přejezdu pro silniční vozidla bude pro bezpečný pohyb pěších chodců zřízen provizorní přechod pro pěší (mobilní výdřeva mezipražového prosotru s navázáním nepevněné provizorní komunikace – vybrovaný šterk), který bude umístěn za přejezd (ve smyslu staničení) mimo oblast demontáže železničního svršku. Šířka provizorního přechodu pro pěší bude 2,00m.

SO 04 Zrušení vlečkové koleje přes přejezd

Vlečková kolej křížící silniční komunikaci je v současné době nepoužívaná a na základě této skutečnosti bylo po dohodě s vlastníkem vlečky projednáno její definitivní zrušení bez náhrady. Vlečka je do kolejiště žst. Holešov zapojená výhybkou č.5 tvaru T 6°. Vlečková kolej je tvaru S49 s tuhým podkladnicovým upevněním (žebrové podkladnice). Kolej bude společně s výhybkou demontována. V místě výhybky č. 5 bude vloženo kolejové pole z užitého materiálu tv. S49 na dřevěných pražcích (součást SO 01). Vlečková kolej bude snesena v nezbytně nutné míře, minimálně až za úroveň provizorního přechodu pro pěší. V prostoru stavědla č. 1 bude rozebrán přechod přes kolej pro dozorců, který je tvořen 2 ks betonových panelů 2 x 0,5 m. Kolejové lože bude odtěženo pouze v místě kontaminace po demontované stávající výhybce č.5 a v místě přejezdu komunikace, jinak bude kolejové lože pouze rozhrnuto a terén bude povrchově upraven jako železniční stezka, vrstvou štěrkodrti tl. 10m fr. 4/16.

Část E.3 Trakční a energetická zařízení

Část E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 05 Elektrická přípojka PZZ

Napájení elektrickou energií bude zajištěno ze stávající kabelové skříně KS9, z níž je v současné době napájeno PZZ typu VUD. Bude vybudováno nové zemní kabelové vedení typu CYKY-J 4x10mm², které bude vedeno samostatným výkopem cca 10m a dále ve společné trase s kabelem zab.zař. cca 70m do kabelové skříně R1, umístěné u paty RD. Výkopové práce budou probíhat pouze na drážním pozemku. Předpokládaný příkon technologie RD je 4kW. Měření spotřeby elektrické energie tento projekt neřeší, elektroměr je umístěn ve stávající kabelové skříně KS9, ze které bude RD napájen. Pro možnost napájení RD z nezávislého zdroje (dieselaagregátu) bude na pravém boku skříně R1 instalována přívodka 32A/415V.

- e) *Návrh požadavků na postupné provádění stavby a na postupné uvádění stavby do provozu*

Postup výstavby je popsán v části F. Organizace výstavby.

Nepředpokládá se předčasné užívání. Předpoklad zahájení celé investiční akce je uvažováno v roce 2015, ukončení v roce 2015.

- f) *Požadavky stavby na zdroje*

Během stavby se nepředpokládá využití cizího zdroje.

Pro napájení zabezpečovacího zařízení bude využito elektrické energie z nového odběrného místa.

- g) *Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci*
Odtokové poměry na přejezdu se rekonstrukcí přejezdu nemění. Komunikace má po obou stranách koleje sklon od přejezdu, srážkové vody odtékají do stávajícího odvodnění.
- h) *Napojení na dopravní systém*
Realizovanou stavbou se nemění její dosavadní účel a využití, lze konstatovat, že se zvýší bezpečnost železničního a silničního provozu na přejezdu.
- i) *Rozsah náhradní výsadby a ozelenění*
Při realizaci stavebního záměru nedojde k odstranění vzrostlých dřevin. Po výkopových pracích bude terén upraven a zatravněn.
- j) *Bezpečnost práce*
Viz kapitola B.4 a část F. Organizace výstavby, F.6 Plán BOZP.
- k) *Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*
Jedním ze základních předpokladů pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých jsou výstražné zařízení vybavené signalizací pro nevidomé.
- l) *vedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice*
Nepředpokládá se jiné související investice. Na financování se bude podílet SŽDC.
- m) *vedou se statické výpočty prokazující, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ní působící v průběhu výstavby a užívání nemělo za následek – poškození (zřícení) stavby nebo její části – součástí dodávky reléového domku je dokumentace, větší stupeň nepřístupného přetvoření – nepředpokládá se přetvoření reléového domku ani jiných zabezpečovacích prvků*

B. 1. 5 Údaje o splnění stanovených podmínek

- a) *podmínky rozhodnutí o umístění stavby*
Požadavky na další přípravu staveb se nepředpokládají. Dokumentace vychází ze zpracované a schválené přípravné dokumentace a rozhodnutí Drážního úřadu.
- b) *Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí*
Stavba splňuje požadavky na posuzování vlivů na životní prostředí je dle vyhlášky 457/2001 Sb.
- c) *Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace*
Kapacitní údaje jsou uvedeny v průvodní zprávě „A“ část A.2.c.

B. 1. 6 Příprava pro stavbu

- a) Uvolnění staveniště - **uvolnění staveniště se neuvažuje**
- b) Využití stávajících nebo budovaných objektů - **využití stávajících objektů po dobu výstavby se neuvažuje**
- c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby - **dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby se neuvažuje**
- d) Způsob provedení demolic a místa skládek - **s demolicemi se neuvažuje, skládka vytěženého stavebního a zemního materiálu se odevzdá na skládku.**
- e) Likvidace porostů - **likvidace porostů nebude uplatněna**
- f) Likvidace škodlivých odpadů – **s nebezpečným odpadem bude nakládáno tak aby nedošlo k ohrožení životního prostředí a zdraví lidí nebo zvířat, nebo při manipulaci sním.**
- g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i prostoru po dobu výstavby – **stavba je situována v ochranném pásmu dráhy. Popsáno v odst. B.1.3.**
- h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení - **Přeložky pozemních a nadzemních vedení, dopravních tras se předpokládají v nezbytně nutném rozsahu.**
- i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby - **Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1, účinný od 2.9.2013.**
- j) Výluky dopravy a jiná omezení dopravy - **Omezení provozu dráhy a omezení provozu na silniční komunikaci bude realizováno v době provádění prací na stavebních objektech SO 01- SO 04. Součástí projektu bude i souhlasné stanovisko orgánů státní správy s vedením objízdných tras. Před podáním požadavku na zajištění výlukové činnosti na OR Olomouc zajistí zhotovitel projednání termínu uzavřením stávajícího přejezdu s orgány státní správy. Toto stanovisko bude součástí žádosti o vypracování výlukového rozkazu ve smyslu ustanovení SŽDC D7/2. Při realizaci PS 01 a PS 02 budou zavedena dopravní opatření ve smyslu interních předpisů SŽDC D1, SŽDC D7/2, SŽDC (ČSD) T100 a dalších technických předpisů provozovatele dráhy.“**
- k) Omezení v dodávce energií – **nepředpokládá se využití elektrické energie i jiných zdrojů v rámci stavby.**

B. 1. 7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Pro předmětnou stavbu bude nutný trvalý zábor. Vlastní stavba se uskuteční na pozemcích SŽDC.

B. 1. 8 Výjimky z předpisů a norem

Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem.

B. 2 Provozní a dopravní technologie

Obsluha traťového a staničního zabezpečovacího zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z1.

Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2.

Provozní a dopravní technologie bude upravena. Nově se umístí klíče výhybek na lichém zhlaví v dopravní kanceláři a na sudém zhlaví na stanovišti II.

B. 3 Vliv stavby na životní prostředí

Viz. příloha B.3.1. Vliv stavby na životní prostředí, odpadové hospodářství.

Stavbou nedojde ke zvýšení hlukové zátěže, jelikož stavba jako taková nebude mít vliv na intenzitu dopravy. Může dojít ke zhoršení některých parametrů především ve vztahu k obyvatelům přilehlé zástavby v období výstavby. Jedná se především o hluk a emise emitované použitou technologií. Tato zátěž je ale omezena na poměrně krátké období rekonstrukce.

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.

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, vyhlášky č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhláška 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.

B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 101/2005 Sb., NV č. 168/202 Sb., NV č. 362/2005, NV č.591/2006 Sb. a SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

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 Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, účinný od 1.10.2013.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. 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 strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC.

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 vytyčeny a poloha předána stavebníkovi.** Vytyčení 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 činnosti 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.

B. 5 Energetické výpočty

- a) Řeší spotřebu elektrické energie - **výpočty jsou součástí technické zprávy jako příloha části D.**
- b) Řeší zpětné vlivy trakčních obvodů – **neelektrifikovaná trakce, reléový domek je umístěn mimo POTV.**
- c) Řeší činnost kontrolu bilance činných a jalových výkonů – **kontrola bilance výkonu je zanedbatelná**

B. 6 Protikoroziní ochrana

Vzhledem k tomu, že trať není elektrifikována a konstrukce sestává z krátkých, vzájemně nespojených dílců, nebylo uvažováno s negativními korozivními účinky na nově navržené konstrukce.

B. 7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Nepředpokládá se

B. 8 Dopravní opatření

Stavební práce na rekonstrukci železničního přejezdu si vyžadují omezení železničního provozu:

Předpokládá se omezování železničního provozu na dobu 11 dní, přesný rozpis je napsán v F.4.

Náhradní doprava je popsána v části F jako příloha Dopravní technologie.

Přesné dny výluk předloží zhotovitel k projednání a odsouhlasení se SŽDC pro zajištění náhradní dopravy.

Silniční doprava bude zajištěna po vedlejších komunikacích.

B. 9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL

Pro předmětnou stavbu nebude nutný trvalý zábor ani zemědělských ani lesních pozemků, stavbou nejsou dotčeny pozemky.

Budou projednány dočasné zábory k staveništi a věcné břemeno v místě průchodu vozovky pro podzemní kabel NN.

Stavbou nebude měněno využití pozemků.

Detaily jsou zřejmé z části dokumentace I. Geodetická dokumentace, I.2 Majetkoprávní část.

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn po stávajících silnicích, detaily zřejmé z části dokumentace C.

Situace stavby, C.2 Koordinační situace stavby.

B. 10 Úspora energie a ochrana tepla

Konstrukce Reléového domku je odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu.

Potřebného tepelného odporu konstrukce domku je dosaženo přidáním tepelně izolačních desek zevnitř stěn a stropů domku a do podlahy domku. Spotřeba elektrické energie je spočítána na hodnotu potřebnou pro provoz zabezpečovacího zařízení.

B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí je splněna řádným provedením díla

B. 12 Ochrana obyvatelstva

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

B. 13 Bezbariérové užívání

Cílem a účelem stavby je zlepšení stavu přejezdu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace

- a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu – **snížená výška obrubníku, šířka komunikace pro pěší má v celém profilu šířku minimálně 1500mm, popsáno ve stavební části**
- b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením - **přístupy na komunikaci jsou označeny varovným pásem, varovné pásy jsou navrženy z kontrastního materiálu vůči okolním plochám a jsou provedeny s hmatovou úpravou, dále součástí stavby je instalace zvukové signalizace (protokol SONS přiložen v části D), popsáno ve stavební části**
- c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením – **nejsou zde řešeny nové přechody ani akustické majáčky, pouze je zde provedena základní signalizace červených světél na zabezpečovacím zařízení.**
- d) Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby - **prvky pro varovné pásy a signální pásy, všechny prvky z materiálu, které splňují NV č.163/2002 Sb., atd., popsáno ve stavební části.**

Vypracoval : Zdeněk Holásek

Dne: 06/2012

Oprava 3.9.2014