



Sídlo: ul. Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

IČO: 27767442, DIČ: CZ27767442

STAVBA:

**Rekonstrukce přejezdu v km 9,868 (P8070) na trati
Vsetín – Velké Karlovice**

**STUPEŇ DOKUMENTACE:
DSP**

B. SOUHRNNÁ ČÁST

Po připomínkovém řízení

Investor:		Správa železniční dopravní cesty s. o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Členění PD	Část:	B. Souhrnná část	
	Dílčí část:		
	Specializace:		
Hlavní inženýr projektu:		Odpovědný projektant:	Kontroloval:
Ing. Szabo Petr		Ing. Szabo Petr	Stanislav Brhel
Kraj:	Obec:	Pověřený OÚ:	Výtisk číslo:
Zlínský	Huslenky, Hovězí	Vsetín	
Externí Subdodavatel:		Datum:	
		4/2019	
		Archivní číslo:	
		1803078-01_B_.doc	

B. SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH

LEGENDA ZKRATEK, POUŽÍVANÝCH U STAVEB NA DRÁZE

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.1 Zhodnocení staveniště

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

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 Protikorozní 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

Přílohy:

Provozní a dopravní technologie

Vliv stavby na životní prostředí

Aplikace řízení rizik, plán BOZP

Geotechnický průzkum

Technická zpráva – dopravní značení (Trasig)

Přechodné dopravní značení (Trasig)

LEGENDA ZKRATEK, POUŽÍVANÝCH U STAVEB NA DRÁZE:

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	dopravní kancelář
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	Elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETCS	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
EZS	elektrická zabezpečovací signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	knižní jízdní řád
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	Měnič
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj

Odb.	Odbočka
OŘ	Oblastní ředitelství
PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PÚ	přibližovací úsek
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZZ	přejezdové zabezpečovací zařízení
RD	reléový domek
RPB	reléový poloautomatický blok
ŘSZK	Ředitelství silnic Zlínského kraje
SEE	Správa elektrotechniky a energetiky
SO	stavební objekty
SONS	Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých České republiky
SS	spínací stanice
SSZT	Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
Ss	subsystém
ST	Správa tratí
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	Trafostanice
TTS	traťová transformační stanice
TTP	tabulky traťových poměrů
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VTO	venkovní telefonní objekt
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ZKPP	zesílená konstrukce pražcového podloží

ŽP životní prostředí
Žst, ŽST železniční stanice

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

Souhrnná technická zpráva

B.1.1. Zhodnocení staveniště

Území na kterém bude stavba provedena je definováno stávajícím charakterem jeho využití. U PZS v km 9,868 se jedná o úrovněvé křížení silniční komunikace III. třídy jednokolejné železniční trati č. 304D (dle TTP) Velké Karlovice - Vsetín v železniční stanici Halenkov a v prostorovém oddílu Halenkov – Hovězí. U PZS v km 9,750 se jedná o úrovněvé křížení místní komunikace jednokolejné železniční trati č. 304D (dle TTP) Velké Karlovice - Vsetín v železniční stanici Halenkov a v prostorovém oddílu Halenkov - Hovězí. Stavba bude převážně umístěna na stávajícím tělese dráhy na pozemku investora SŽDC s.o.. Stavbou budou dále mimo pozemky investora dotčeny pozemky několika soukromých vlastníků. Pozemky dotčené stavbou jsou přehledně uvedeny v části „A“ a v geodetické části „I“ této dokumentace.

Parametry dráhy

Kategorie dráhy: regionální

Číslo trati: 282

Číslo trati dle TTP: 304D

Trat'ová rychlost: 50 km/h

Zábrzdňá vzdálenost: 400 m

Počet kolejí: 1

Trakce: nezávislá

Způsob org. dopravy: dle předpisu SŽDC D3 Největší povol délka vl. N dopravy: 94 m

PZS v km 9,868 (P8070)

Stávající stav

Kategorie PZS: PZS 3SNI

Počet výstražníků: 2

Nově navrhovaný stav

Kategorie PZS: PZS 3ZBI

Počet výstražníků: 4

Počet stožárů výstražníků: 4

PZS v km 9,750 (P8069)

Stávající stav

Kategorie PZS: PZS 3SNI

Počet výstražníků: 2

Nově navrhovaný stav

Kategorie PZS: PZS 3SBI

Počet výstražníků: 3

Počet stožárů výstražníků: 2

B.1.2. Průzkumy a podklady

Pro potřeby projekčních prací byl proveden průzkum inženýrských sítí, jehož výsledky byly zaneseny do výkresové dokumentace stavby, dále byl proveden u PZS v km 9,868 geotechnický průzkum, který je samostatnou přílohou této STZ části B.

Stavba se nenachází v žádné památkové zóně a nejedná se o rekonstrukci budovy historického významu, proto nebyly provedeny průzkumy, 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 Ing. Stanislav Sabo, Exprojekt s.r.o.. Bylo provedeno podrobné zaměření stávajícího drážního tělesa. Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové. Podkladová data byla vyhotovena formou jednotné železniční mapy. Podkladová data jsou upravena pro měřítko 1:1000 v systému S-JTSK a s výškovým systémem Bpv.

Vyjádrění jednotlivých správců jsou uvedena v dokladové části. Při předání staveniště je nutno v terénu zajistit vytyčení stávajících inženýrských sítí v prostoru staveniště, při vlastním provádění stavby je pak nutné důsledně respektovat požadavky uvedené ve vyjádření jednotlivých správců.

B.1.3. Ochranná pásma

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.**

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 svislou 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

bezp. pásmo u plynovodů do průměru 100 mm včetně 10m

bezp. pásmo u plynovodů do průměru 300 mm včetně 20m

bezp. pásmo u plynovodů do průměru 500 mm včetně 30m

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

4 m ostatní plynovody, plynovodní přípojky a technologické stavby

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

Na základě upozornění Městského úřadu Vsetín jsme prověřili koordinaci s předpokládanou výstavbou vodovodu u žel. přejezdu v km 11,988 v obci Huslenky s tím, že kabelizace prováděná v naší stavbě se nedotýká trasy plánovaného vodovodu.

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 výroben 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.

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

Podrobnosti a vyhodnocení jsou popsána v části dokumentace B.3 Vliv stavby na životní prostředí. 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 báňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma. Stavba je situována v ochranném pásmu dráhy.**

Z hlediska inženýrských sítí se stavba nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí následujících organizací:

SŽDC OŘ Olomouc:

- Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa elektrotechniky a energetiky (SEE) – nn kabely
- Správa železniční dopravní cesty, s.o., Správa sdělovací a zabezpečovací techniky (SSZT) – zabezpečovací kabely
- Správa železniční dopravní cesty, s.o., TÚDC – metalický kabel (v údržbě ČD Telematiky)

Mimodrážní organizace:

- ČEZ Distribuce, a.s. (ČEZ) – VN podzemní vedení, VN a VVN nadzemní vedení
- VaK Vsetín
- Cetin a.s. – sdělovací kabely

- ČD Telematika
- GridServices

Zhotovitel před začátkem stavby objedná vytyčení všech inženýrských sítí, které jsou popsány níže a vyznačeny v situaci **C.2.**

V katastrálním území Huslenky se v prostoru výkopů nové kabelové trasy a v prostoru železničního přejezdu ve kterém bude probíhat rekonstrukce železničního spodku nachází kolmo na železniční trať tyto inženýrské sítě:

V žkm cca 9,753 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu plynovod společnosti GridServices. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního plynovodu si zhotovitel objedná u správce sítě. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem. Bude provedeno vyříznutí živичné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živичná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uválcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 9,757 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem. Bude provedeno vyříznutí živичné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živичná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uválcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 9,761 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 9,858 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 9,862 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě.

V žkm cca 9,867 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě.

V žkm cca 9,935 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu plynovod společnosti GridServices. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního plynovodu si zhotovitel objedná u správce sítě. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem. Bude provedeno vyříznutí živičné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živičná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uválcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 9,937 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem. Bude provedeno vyříznutí živičné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živičná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uválcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 10,107 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem. Bude provedeno vyříznutí živičné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živičná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uválcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 10,191 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu vodovodní potrubí Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení vodovodního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 10,491 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem a to takovým, že kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 10,495 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Bude proveden protlak, za předpokladu že při vytyčení správcem dané sítě nedojde ke kolizi s kabelovou trasou. Pokud nebude hloubka dané sítě v rámci ochranného pásma dostatečná, bude přechod přes komunikaci řešen alternativním způsobem. Bude provedeno vyříznutí živičné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živičná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uválcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 10,500 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu plynovod společnosti GridServices. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního plynovodu si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

Na základě upozornění Městského úřadu Vsetín jsme prověřili koordinaci s předpokládanou výstavbou vodovodu. Ke křížení kabelové trasy s vodovodem dojde přibližně v km 10,9. V místě křížení bude kabelová trasa uložena do betonových žlabů.

V žkm cca 11,330 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Před silniční komunikací bude kabelová trasa uložena do nového betonového žlabu o délce 6m. Přes tuto silniční komunikaci, bude kabelová trasa řešena kabelovým překopem. Bude provedeno vyříznutí živičné směsi, dále bude proveden výkop kabelové kynety po pokládce příslušné kabelizace bude kyneta zasypána, zhutněna a vyříznutá živičná směs bude na povrchu kynety nahrazena novou a uvalcována do stávající nivelity terénu silniční komunikace.

V žkm cca 11,350 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 11,429 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Vak Vsetín. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 12,002 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 12,021 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu plynovod společnosti GridServices. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního plynovodu si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v betonovém žlabu BG TK 2 150x140 o délce 4m (30x35).

V dílčích úsecích nové kabelové trasy dochází k souběhu a křížení se stávajícími kabelovými trasami SŽDC s.o. zabezpečovacího zařízení, TK – ČD. Zákres těchto kabelových tras, který měl projektant k dispozici je pouze informativní, proto budou tyto kabelové trasy před začátkem výkopových prací nové kabelové trasy vytyčeny, aby nedošlo k jejich poškození.

Realizací stavby nevzniká nutnost podání návrhu na nová ochranná pásma.

B.1.4. Koncepce stavby

Stavba má za úkol provést doplnění úseků počítače náprav a rekonstrukci přejezdových zabezpečovacích zařízení v km 9,868 (P8070) a v km 9,750 (P8069) včetně elektrické přípojky NN. Dále provést rekonstrukci PZS v km 9,868 (P8093) železničního spodku, svršku,

přejezdové konstrukce, který je součástí železničního přejezdu v souvislosti se zvýšením bezpečnosti a plynulosti silniční i železniční dopravy včetně chodců.

Rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně železničního svršku a spodku na železničním přejezdu je vyvolána požadavkem na zvýšení bezpečnosti a zhoršeným stavem přejezdového spodku a svršku v km PZS 9,868. Charakter stavby je **rekonstrukce zabezpečovacího zařízení**, která nemá vliv na okolní zástavbu ani podstatný vliv na stávající dopravní technologii v dotčeném mezistaničním úseku.

Přejezd v km 9,868 leží na silnici č. III/48730. Přejezd v km 9,750 leží na místní komunikaci. Jedná se o liniovou dopravní stavbu. Hlavní stavební práce budou probíhat v bezprostředním okolí železničního přejezdu. Kabelová trasa pro pokládku vazebních kabelů bude realizována od žkm 8,270 do žkm 12,849.

B.1.4.1 Účel stavby:

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku zadavatele s cílem pro zvýšení bezpečnosti železniční i silniční dopravy. Na přejezdu v km 9,868 se jedná o rekonstrukci stavební části železničního přejezdu a montáž nové technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení. Na přejezdu v km 9,750 se jedná o montáž nové technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení. Stavba bude prováděna převážně na stávajícím drážním tělese a ve stávajících drážních objektech. Dále budou stavební činnostmi dotčeny pozemky soukromých majitelů v sousedství s pozemkem investora. Realizací stavby se účel užívání dráhy nezmění.

B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu:

- ☐ Rekonstrukce je v souladu s normou ČSN 34 2650 ed.2. a ČSN 73 6380 změna Z2
- ☐ Rekonstrukce je v souladu s normou ČSN 34 2620
- ☐ Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon včetně jejích prováděcích vyhlášek v platném znění, včetně souvisejících předpisů
- ☐ Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
- ☐ Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění včetně prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb.
- ☐ Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ☐ Směrnice generálního ředitele č.11/2006 - „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních “ (č.j.13511/06-OP ze dne 30.6.2006)
- ☐ Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ; TKP staveb státních drah a TKP staveb pozemních komunikací; předpisy, směrnice, opatření SŽDC, vyhlášky MD ČR, vzorové listy

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území a její vzhled a výtvarné řešení:

U přejezdu v km 9,868 bude osazen nový reléový domek typově z lehčeného betonu s valbovou střechou bude umístěn na pozemku investora parc. č. 16264/1 v k. ú. Huslenky vpravo před přejezdem P8070 ve směru stoupajícího staničení do žst. Halenkov. Vchod do reléového domku bude situován ze strany kolejíště. Stavba nenaruší stávající vzhled okolní krajiny ani zástavby.

B.1.4.4 Stručný popis navrženého řešení po jednotlivých PS a SO:

D.1 Železniční zabezpečovací zařízení

Trat'ové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

Přejezdové zabezpečovací zařízení (TZZ)

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 9,868

PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 9,750

E.1 Inženýrské objekty

E.1.1 Železniční svršek

SO 01 Železniční svršek

E.1.1 Železniční spodek

SO 02 Železniční spodek

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 03 Přejezdová konstrukce

E.3 Trakční a energetická zařízení

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 04 Elektrická přípojka

D.1.1 Traťová zabezpečovací zařízení

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

Bude provedena pokládka nové kabelizace v úseku od 8,270 km po 12,849 km. Kabelizace je vedena především po pozemku SŽDC s.o. případně přilehlých pozemků jiných majitelů. Kabelová trasa je navržena s ohledem na existující stávající síť. V celém úseku je navržena pokládka nového traťového kabelu a dvojice trubek pro následné zatažení optické kabelizace. Rozsah kabelizace bude i pro možnost realizace dříve připravované stavby "Revitalizace trati Vsetín - Velké Karlovice".

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 9,868

Zařízení PZS navrhujeme umístit do nově navrženého reléového domku (RD) v blízkosti přejezdu mimo rozhledové pole pro PZS v poruše a rychlost Vž – 10 km/h na pozemku V tomto objektu bude umístěno technologické zařízení nového PZS v km 9,868 a PZS km 9,750. a počítače náprav.

Dále bude provedeno vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného (PZS) na přejezdu P8070 km 9,868 dle nově vydaného rozhodnutí o změně stavu a způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu Drážním úřadem. Přejezd bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky a měřící a stavovou diagnostikou staženou do místa soustředěné údržby v žst. Halenkov. Kontrolní zařízení bude nově umístěno ve stávajícím pracovišti JOP v Halenkově. Bude zřízena nová elektrická přípojka z rozvodu zastávky Huslenky, která je řešena v rámci stavební části stavby.

Bude položena kabelizace mezi technologickým objektem a prvky zabezpečovacího zařízení. Stávající zabezpečovací zařízení bude demontováno, včetně stávajícího technologického objektu.

PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 9,750

Bude provedeno vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného (PZS) na přejezdu P8069 km 9,750 dle nově vydaného rozhodnutí o změně stavu a způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu Drážním úřadem. Přejezd bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky a měřicí a stavovou diagnostikou staženou do místa soustředěné údržby v žst. Halenkov. Kontrolní zařízení bude nově umístěno ve stávajícím pracovišti JOP v Halenkově.

Bude provedena nová kabelizace v rozsahu stanoveném zadáním stavby a požadavky projektovaného technického zařízení.

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

Předmět stavby:

Stavební objekt zahrnuje kolejové úpravy v nezbytně nutném rozsahu pro zřízení ZKPP na délku cca 25m a následnou úpravu GPK. Směrové řešení reflektuje stávající stav, bylo převzato z projektu „POK č. 1 na TÚ2371 Vsetín – Velké Karlovice, km 2,877 – 27,453 z roku 2017“. Přejezd se nachází v přechodnici u oblouku o poloměru $R=201$ m. Převýšení v místě přejezdu je $D=30$ mm. Trať v místě přejezdu stoupá ve sklonu 5,5‰. Nový svršek v rekonstruované části koleje bude sestávat z nových kolejnic tvaru 49 E1 na nových betonových pražcích SB 8P s tuhým podkladnicovým upevněním K, rozdělení pražců „c“. Pod přejezdovou konstrukcí je nutno zřídit rozdělení pražců „u“ (600 mm). Kolej bude opětovně svařena do bezстыkové koleje.

SO 02 Železniční spodek

Předmět stavby:

Stavební objekt zahrnuje zřízení ZKPP u přejezdové konstrukce na délku 5m od přejezdové konstrukce dle vzorového listu SŽDC Ž 4.2 čl. 15. Plán tělesa železničního spodku se navrhuje v příčném sklonu 4%, šířky 2,500m od osy koleje). Zemní plán je také ve sklonu 4%. Pražcové podloží je navrženo na základě výsledků geotechnického průzkumu takto:

- kolejové lože - štěrk frakce 32/63 mm, tloušťka 350 mm
- štěrkodrt' frakce 0/32 mm, tloušťka 250 mm
- geomembrána hydroizolační tl. 2mm zakotvená do spodní vrstvy štěrkodrti
- štěrkodrt' frakce 0/32 mm, tloušťka 250 mm
- biaxiální výztužná geomříž - pevnost v tahu 40 kNm^{-1}
- přehutněná zemní pláň

Odvodnění železničního spodku je řešeno pomocí podélného trativodu v min sklonu 5,5‰ vyústěného před přejezdem vpravo na terén (svah drážního tělesa).

Součástí tohoto stavebního objektu je i vybudování atypického žb-základu pro výstražník „A“ PZZ.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 03 Železniční přejezd

Předmět stavby:

V rámci objektu bude provedena rekonstrukce stávajícího železničního přejezdu na silnici III/48730 v obci Huslenky. Jedná se o jednokolejný přejezd s úhlem křížení 75° . Směrové

vedení návrhu kopíruje stávající stav. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 17,6m. Nová přejezdová konstrukce je navržena jako celopryžová skladebné délky 0,6 m včetně vnějších přejezdových panelů a závěrné zídky (celková délka 9,6m). Vnější panely šířky 0,900m zajišťují prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídkou šířky 0,230m pro vyplnění kolejovým ložem. Železniční svršek 49E1 na ŽB pražcích SB 8P zřízen v rámci SO 01-01, bude mít v oblasti přejezdu antikorozi úpravu upevňovadel. Komunikace je navržena jako dvoupruhová odpovídající s jízdními pruhy šířky 3,00m. Vozovka je navržena je s krytem z asfaltového betonu. Vzhledem k výškovým poměrům je navrženo povrchové odvodnění přejezdu pomocí prahové vpusti.

Kapacitní údaje k přejezdu v km 9,868:

Rekonstrukce svršku tvarem 49E1	25 bm
Sanace železničního spodku	87 m ²
Nový trativod	51,5m
Rekonstrukce přejezdu (celopryžová konstrukce)	1ks

Požadavky na výluky:

- | | |
|-----------------------------|-------|
| - výluka železniční dopravy | 7 dní |
| - úplná uzavírka přejezdu | 7 dní |

Platí pro všechny stavební objekty.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 04 Elektrická přípojka

Stávající technologie PZS přejezdu v km 9,868 je v současnosti napájena stávající 3-fázovou elektrickou přípojkou NN z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s., která je realizována ze skříně HDS na betonovém sloupu v soukromé zahradě na p.č. 6752/7, k.ú. Huslenky.

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce elektrické přípojky (změna místa napojení) pro napájení technologie nového PZS výše uvedeného přejezdu. Pro tento účel bude využito nové odběrné místo na nedaleké železniční zastávce Huslenky, které bylo zřízeno v rámci již dokončené realizace stavby „Zřízení a rekonstrukce osvětlení zastávek v obvodu OŘ Olomouc“. Součástí SO 50-06-171 této podmiňující stavby bylo vybudování sestavy skříní RE+RO (elektroměrový rozváděč a rozváděč osvětlení) v plastovém pilíři. V rozváděči RE je v pozici na svorkách za fakturačním elektroměrem již připraveno nasmyčkování budoucího přívodu pro PZS přejezdu v km 9,937.

Pro stavbu rekonstrukce PZS přejezdu v km 9,868 bude k výše uvedené sestavě skříní RE+RO na zast. Huslenky doplněna další skříň v pilíři označená RP1, do které bude nasmyčkován přívodní kabel ze skříně RE (za elektroměrem) a ve které bude umístěna příslušná výzbroj pro napájení rekonstruovaného PZS přejezdu v km 9,868 a výhledové budoucí napájení PZS přejezdu v km 9,937 včetně možnosti náhradního napájení mobilním záložním zdrojem (dieselagregátem) z jednoho místa v případě delšího výpadku napájení ze sítě ČEZ. U vlastního RD přejezdu v km 9,868 bude pak umístěna společná přístrojová skříň pro přejezdy (SSP) vč. přívodky pro možnost napájení z mobilního DA.

K navýšení rezervovaného příkonu výše uvedeného zřizovaného OM nedojde, neboť s budoucím napájením PZS přejezdu v km 9,868 bylo již v podmiňující stavbě počítáno (hlavní jistič před fakturačním elektroměrem má hodnotu 3x32A).

Nouzové vypnutí napájení přívodu pro RD přejezdu v km 9,868 není požadováno.

Dle požadavku SEE OŘ Olomouc budou mít sokly skříní výšku 900 mm z důvodu pravidelného velkého výskytu sněhu v této oblasti v zimním období.

Kabely NN budou uloženy v zemi v korugované chráničce v hloubce 70 cm, převážně ve společném výkopu s kabely zabezpečovacího zařízení.

B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby:

Nejprve budou provedeny rekonstrukční práce na tělese železničního spodku, svršku a přejezdové konstrukce dle SO01,02. Následně budou provedeny úpravy navazující silniční komunikace a chodníku dle SO03, které umožní osazení nových stožárů pro výstražníky a pohony závor do normou stanovených vzdáleností od osy traťové koleje a hran silniční komunikace. Montážní práce a kabelizace dle PS01, PS02, PS03 a SO04 budou probíhat souběžně.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Nejsou žádné zvláštní či doplňující požadavky na zdroje energií.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Způsob svodu povrchových vod úpravou odvodnění na železničním přejezdu se stavbou nemění a je popsán v části B.1.4.4. Stavba nevytváří žádné odpadní vody a nezasahuje do ochranných pásem hygienické ochrany.

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

Stavbou se nemění dopravní systém v obci Huslenky. Realizace záměru bude prováděna za využití stávajících příjezdových komunikací.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění:

Po ukončení výkopových prací bude zemina upravena a zatravněna.

B.1.4.10 Uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné investice a předpoklady:

Neobsazeno

B.1.4.11 Uvedou se statické výpočty

Neobsazeno

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba je ve své podstatě rekonstrukcí stávajících určených technických zařízení, jejichž poloha se stavbou nemění. Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí a nevytváří žádné nebezpečné odpady.

a) podmínky rozhodnutí o umístění stavby

Požadavky na další přípravu staveb se nepředpokládají. Dokumentace vychází ze zadávacích podmínek investora.

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.2.2.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

*a) Uvolnění staveniště - **uvolnění staveniště se neuvažuje***

*b) Využití stávajících nebo budovaných objektů – **neuvažuje se***

- 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, vytěžený zemní materiál se předpokládá v minimálním rozsahu při realizaci kabelové trasy a osazení patek výstražníků. Tato zemina bude následně použita pro zásyp.**
- e) Likvidace porostů – **nebude realizována.**
- f) Likvidace škodlivých odpadů – **s nebezpečným odpadem bude nakládáno tak aby nedošlo k ohrožení životního prostředí a zdraví lidí nebo zvířat, nebo při manipulaci s ním.**
- 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 ani nadzemních vedení se nepředpokládají.**
- 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 v železniční dopravě SŽDC Bp1**
- j) Omezení provozu dráhy a omezení provozu na silniční komunikaci
Práce na PS01, PS02, PS03 budou prováděny za zavedených dopravních opatření.
Montážní práce a úpravy na SO 01; SO 02; SO 03 předpokládají nepřetržitou 7 denní výlukou na přejezdu – po tuto dobu bude vlaková doprava nahrazena dopravou autobusovou.
V této době se předpokládá také omezení provozu na pozemní komunikaci státní silnice č. III/48730. Po tuto dobu bude silniční provoz veden v trase místní komunikace přes přejezd P8071 s omezením provozu rozměrnějších vozidel. Předpokládáme využití této náhradní trasy i pro vozidla IZS. Předpokládá se jednopruhový provoz, který bude řízen kyvadlově světelným signalizačním zařízením.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Nepředpokládá se.

B.1.8 Výjimky z předpisů

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

B.2 Provozní a dopravní technologie

Tato část je zpracována jako samostatná příloha této souhrnné technické zprávy.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Tato část je zpracována jako samostatná příloha této souhrnné technické zprávy.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Stavba splňuje všechny požadavky norem a právních předpisů uvedených v bodě B.1.4.2. Během výstavby bude využívána stávající i rekonstruovaná el. přípojka.

Zásobování vodou

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

Kanalizace

Budované zařízení (RD PZS) nevyžaduje pro svou činnost kanalizaci.

Vytápění, klimatizace

Vytápění reléového domku je ve stávajícím stavu řešeno elektrickými 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 je 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 rozsah stávajícího sdělovacího zařízení zachován.

Protipožární ochrana RD

Reléový domek u přejezdu tvoří jeden samostatný požární prostor 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 vnitřní stěně v domku bude umístěn jeden hasící přístroj typově určený k hašení v uzavřených elektrických provozovnách. Hasící přístroj bude dodán zhotovitelem stavby. 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.

Zabezpečení stavby

Reléový domek je uzamykatelný s dveřmi odolnými proti vloupání.

Bezpečnost práce

Základní povinnosti účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 „ve znění pozdějších předpisů“ (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.

Všeobecně:

Rekonstrukční práce a úpravy na jednotlivých SO a PS budou prováděny taktéž za nekolikadenní výluky železniční dopravy, omezení silniční dopravy a také během výluk zabezpečovacího zařízení přejezdů. Při práci na provozovaném zařízení je nutná spolupráce a řídit se pokyny dopravních zaměstnanců a udržujících pracovníků jednotlivých správ OR Olomouc.

Pro zajištění bezpečnosti práce, při přípravě i provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení. Práce budou probíhat v objektu a na pozemku SŽDC s.o a ČD a.s. v kolejišti a blízkosti kolejiště. Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům.

Výkopy pro kabelovou rýhu je nutno zajistit tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků pohybujících se v kolejišti. Na místech veřejně přístupných budou výkopy při snížené viditelnosti a v noci dostatečně osvětleny. Výkopy budou ohraničeny reflexní páskou.

Bezpečnost práce, při přípravě i provádění stavebních a montážních prací bude zajištěna respektováním příslušných ustanovení závazných předpisů a nařízení.

Při práci je nutno dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1 a další platné normy. Práce na železničním tělese, zabezpečovacím a sdělovacím zařízení je možné provádět se souhlasem odpovědných pracovníků OŘ Olomouc.

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 SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění změny č. 1 (účinnost od 1. září 2014).

B.5 Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - **výpočty jsou součástí technické zprávy PS02 části D.**

B.6 Protikorozní ochrana

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu na neelektrifikované trati není tato problematika řešena.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Stavba nevyžaduje zpracování dynamického průběhu rychlostí.

B.8 Dopravní opatření

Opatření potřebná pro realizaci stavby resp. její aktivaci jsou podrobně popsána v části F a v samostatné části této STZ. Jedná se o potřebu realizovat stavební práce na přejezdu a v jeho blízkosti většinou pouze za výluky traťové koleje. Aktivace přejezdového zab. zařízení se předpokládá realizovat za krátkodobé výluky traťové koleje nebo na základě samostatných dopravních opatření dráhy a provozovatele dle předpisu SŽDC D1. Přesné dny výluky předloží zhotovitel k projednání a odsouhlasení se SŽDC. Zařízení bude po přezkoušení uvedeno do zkušebního provozu.

Přejezdy budou po dobu vypnutí opatřeny přechodným silničním dopravním značením upozorňujícím účastníky silničního provozu a chodce na tento stav PZS.

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

Pro předmětnou stavbu nebude nutný trvalý ani dočasný zábor zemědělských nebo lesních pozemků. Stavbou nebude měněno využití pozemků. Přístup na staveniště bude zajištěn po stávajících silničních komunikacích.

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. Stavbou dojde k zvýšení bezpečnosti železničního i silničního provozu.

Stavba nepředpokládá využití osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle vyhlášky č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Přejezd bude vzhledem k jeho poloze na okraji intravilánu obce vybaven zařízením pro nevidomé a slabozraké dle vyhlášky ministerstva dopravy č. 577/2004 Sb., kterou se mění vyhláška ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.

Řešení všech rekonstruovaných i nově realizovaných zařízení musí být navrženo tak, aby plně vyhovovalo požadavkům vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Vypracoval: Ing. Petr Szabo

Datum: 4/2019