

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

- B. 1** Popis území stavby
- B. 2** Celkový popis stavby
- B. 3** Připojení stavby na technickou infrastrukturu
- B. 4** Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
- B. 5** Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav
- B. 6** Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana
- B. 7** Ochrana obyvatelstva
- B. 8** Zásady organizace výstavby
- B. 9** Celkové vodorohospodářské řešení

*Přílohy: Vliv stavby na životní prostředí, odpadové hospodářství
Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží
Plán BOZP
Aplikace řízení rizik
Návrh přechodného a trvalého dopravního značení*

B.1 Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku* – Pozemky, na nichž bude stavba realizována jsou převážně charakterizovány z hlediska územního plánu jako území pro dopravu a jsou určeny stávající polohou a profilem železniční stanice, polohou železničního přejezdu a skutečným profilem drážního tělesa. Stavbou bude provedena rekonstrukce a oprava již funkčního základního prostředku tělesa dráhy. Dosavadní využití se stavbou nezmění a stavba nijak neovlivní stávající charakter území.
- b) *Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací* – Projektová dokumentace stavby je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování projektové dokumentace stavby. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Halenkov.

Územní plán Halenkov byl vydán zastupitelstvem obce v lednu 2011.

Územní plány jsou uloženy u:

- pořizovatele – Městského úřadu Vsetín, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,
- stavebního úřadu – Městského úřadu Vsetín, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,
- Krajského úřadu Zlínského kraje, odboru územního plánování a stavebního řádu

Doklady o pořízení územního plánu jsou uloženy na obecním úřadě, kde je možné do nich nahlížet.

Navrhovaný záměr se dle ÚP nachází z hlediska využití v těchto plochách.

Navrhovaná stavba je stavbou technické infrastruktury a je v souladu s přípustným využitím ploch.

DZ – Plocha pro drážní dopravu

Hlavní využití

Drážní doprava.

Přípustné využití

Železniční trať včetně jejích zařízení (např. provozní budovy), protihluková opatření, dopravní a technická infrastruktura, doprovodná a izolační zeleň.

Nepřípustné využití

Co není stanoveno jako přípustné, je nepřípustné.

Stavbou dotčené pozemky

p.č. 6163/1

p.č. 6163/7

p.č. st. 646

p.č. 92/6

p.č. 92/29

p.č. 92/30

VP – Plocha pro průmyslovou výrobu a sklady

Zastavěné plochy

Hlavní využití

Stavby, zařízení a jiná opatření pro průmyslovou výrobu a skladování.

Přípustné využití

Dopravní a technická infrastruktura, stavby týkající se likvidace odpadů, zpracování dřevní hmoty, komerční vybavenost související s funkčním využitím plochy, služební byty, protihluková opatření, zeleň.

Stavbou dotčené pozemky

p.č. 104/12

p.č. 104/1, p.č. 6169 (Pozn: Pozemky dle UP zasahují také z části do plochy PV)

BI – bydlení individuální

Hlavní využití

Bydlení v rodinných domech. Bydlení je převažující.

Přípustné využití

Stavby a zařízení související a podmiňující bydlení.

Související občanské vybavení (s výjimkou pozemků pro objekty obchodního prodeje o výměře větší než 1000 m²) a nevýrobní služby sloužící k uspokojování potřeb zejména obyvatel vymezené plochy.

Související dopravní a technická infrastruktura, protihluková opatření a veřejná prostranství, zeleň, malé vodní nádrže.

Stavbou dotčené pozemky

p.č. 327/1; p.č. 327/2; p.č. 327/3; p.č. 327/5; p.č. 326/11; p.č. 95/2

PV – Plocha veřejných prostranství s převahou zpevněných ploch

Hlavní využití

Plochy veřejných prostranství s převahou zpevněných ploch.

Podmíněně přípustné využití

Dopravní a technická infrastruktura, zeleň.

Stavbou dotčené pozemky

p.č. 104/1, p.č. 6169 (Pozn: Pozemky dle UP zasahují také z části do plochy VP)

PZ – Plocha veřejných prostranství s převahou nezpevněných ploch

Hlavní využití

Plochy veřejných prostranství s převahou nezpevněných ploch.

Podmíněně přípustné využití

Související dopravní a technická infrastruktura, související stavby drobné architektury, zeleň.

Nepřípustné využití

Co není stanoveno jako přípustné, je nepřípustné

Stavbou dotčené pozemky

p.č. 104/4

WT – vodní plocha / tok

Hlavní využití

Vodní plochy a koryta vodních toků a jiné plochy určené pro převažující vodohospodářské využití

Přípustné využití

Dopravní a technická infrastruktura, doprovodná zeleň, biokoridory ÚSES.

p.č. 6144/2

- c) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky* - V době zpracování dokumentace nebyly známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem. Technická řešení stavby „**Rekonstrukce přejezdu v km 15,225 (P8088) na trati Vsetín – Velké Karlovice**“ jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních. Navržená konfigurace venkovní části zabezpečovacího zařízení přejezdu je v souladu s platným rozhodnutím o změně stavu a způsobu zabezpečení, které bylo vydáno drážním úřadem v Olomouci.
- d) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů* - Požadavky dotčených orgánů, vlastníků a správců veřejné dopravní a technické infrastruktury a dalších účastníků řízení k dokumentaci pro územní řízení, které jsou součástí dokladové části této dokumentace jsou projektem řešeny a respektovány ve všech provozních souborech a stavebních objektech stavby.
- e) *Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika* - geodetické zaměření pro dokumentaci provedla geodetická skupina firmy EX projekt. Bylo provedeno podrobné zaměření stávajícího drážního tělesa, včetně objektů. Hydrogeologický a geomorfologický průzkum nebyl proveden.
- f) *Výčet a závěry provedených průzkumů a měření* - Byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží v oblasti přejezdu v km 15,225 (P8088), který je přílohou této zprávy.
- g) *Ochrana území podle jiných právních předpisů* – Stavba zasahuje do velkoplošně chráněného území. Jedná se o rozmezí čtvrté a třetí zóny Chráněné krajinné oblasti (CHKO) Beskydy.
- h) *Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území* – V těsné blízkosti stavebního záměru se nachází oblast záplavového území Vsetínské Bečvy. Toto záplavové území dle hydroekologického informačního systému nezasahuje do místa stavby. Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.
- i) *Vliv stavby na okolní stavby a pozemky* - Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Stavbou nebudou narušeny stávající odtokové poměry daného území.
- j) *Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin* - V rámci stavby bude provedena částečná rekonstrukce vozovky místní komunikace a přejezdové konstrukce. Nepředpokládá se kácení vzrostlé zeleně ani náletových dřevin.
- k) *Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa* – Bude nutno provést dočasný zábor na trojici soukromých pozemků sousedících s pozemkem investora, za účelem odstranění rušených částí technologického zařízení drážní infrastruktury. Nebude nutný provádět zábor trvalý nebo dočasný na zemědělských nebo lesních pozemcích.
- l) *Územně technické podmínky* - napojení na stávající technické vybavení území zůstane beze změny. V rámci stavby nebude nutné provádět přeložky sítí stávající technické infrastruktury.
- m) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje* – Samostatnou přílohou této STZ je tabulka se seznamem nemovitostí dotčených stavbou ve které jsou uvedeny potřebné údaje o dotčených nemovitostech. Dále je popis pozemků uveden části E. Dokladová část.
- n) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo* - realizovanou stavbou nevzniknou žádná nová ochranná pásma.
- o) *Věcné a časové vazby stavby* - Nepředpokládá se jiné související investice.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) *Nová stavba nebo změna dokončené stavby* – jedná se o rekonstrukci stávající dopravní infrastruktury
- b) *Účel užívání stavby* - Současný účel ani užívání stavby předložený projekt nemění. Cílem a účelem stavby je zlepšení dopravní situace (zvýšení bezpečnosti v provozu železniční a silniční dopravy).
- c) *Trvalá nebo dočasná stavba* – jedná se o trvalou stavbu

- d) *Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby* – Dopravní řešení se nemění. Touto stavbou dojde ke zlepšení podmínek pro železniční a dopravní infrastrukturu. Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně přejezdové konstrukce. Traťová rychlost zůstává stávající (50 km/h).

Navrhované kapacity stavby

Mechanické zámky	2 ks
Výkolejka	1 ks
Počítač náprav	1 ks
Osvětlovací stožáry rušené	16 ks
Rekonstrukce svršku tvarem 49E1	115 bm
Demontáž kolejí	910bm+60bm (vlečka 6160)
Zrušení výhybek	4ks
Sanace železničního spodku	87 m ²
Nový trativod	17,2m
Rekonstrukce přejezdu (železobetonová konstrukce)	1ks
Zrušení propustku v žkm 15,295	1ks

- e) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků* – Přejezd je ve stávajícím stavu zabezpečen dle platného rozhodnutí DÚ sekce stavební Olomouc o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. V době zpracování dokumentace nejsou známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem.
- f) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů* – Požadavky dotčených orgánů, vlastníků a správců veřejné dopravní a technické infrastruktury a dalších účastníků řízení k dokumentaci pro územní řízení, jsou projektem řešeny a respektovány v jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech dokumentace.
- g) *Ochrana stavby podle jiných právních předpisů* - Stavba jako celek není pod zvláštní ochranou (kulturní památka, vojenský objekt, ochrana obyvatelstva atd.).
- h) *Základní bilance stavby* –
 Plocha řešeného území
 zpevněné plochy - (prostor rušeného kolejiště, přejezd 8000 m²
 veřejné plochy - (zeleň, prostranství v okolí přejezdu) 100 m²
 Stávající technologie PZZ v km 15,225 (P8088) při plném využití spotřebovává cca 24MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody.
- i) *Základní předpoklady výstavby* – Realizace v průběhu roku 2019
- j) *Základní požadavky na předčasné užívání staveb* – Nepředpokládá se
- k) *Orientační náklady stavby* – Předpokládaný čin. 30 000 000 Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Nový stav se nevztahuje na výstražné prvky zabezpečovacího zařízení. Ve stavbě bude dále provedeno pouze zrušení prvků stávajícího venkovního osvětlení v prostotu rušeného kolejiště a dále části stávajícího kolejiště manipulačních kolejí v železniční stanici Halenkov. Zrušením tohoto zařízení nebude nijak dotčen ani narušen urbanistický a architektonický ráz oblasti. Stavbou nebudou do území vkládána žádná nová (trvale osazená) pevná zařízení, napojení kolejiště zůstane ve stejné ose jako tomu bylo doposud.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

- a) *Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení* –

D. 1. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

D.1.1 Zabezpečovací zařízení

PS 01 přejezdové zabezpečovací zařízení

Navrhované řešení

V rámci PS 01 bude provedeno přemístění výstražníku „A“ a „B“ do nové polohy vůči přejezdu po demontáži postradatelných kolejí a výhybek a jejich doplnění o nové dopravní značky A32 a v provedení se žlutým reflexním orámováním. Původní značky A32b budou demontovány.

Dále bude provedeno doplnění pozitivní signalizace na PZS a doplnění VK1. Bude provedeno rozšíření stávající ústředny počítače náprav o úsek PN V1-2. V rámci tohoto rozšíření bude doplněn počítač bod PB5. Nově bude provedeno uzamčení výhybek č.1 a 2. Na kolejové desce v DK ŽST Halenkov s kontrolními a ovládacími prvky PZS bude provedena úprava reliéfu kolejiště na nový stav po zrušení manipulačních kolejí a výhybek a doplnění nového kontrolního a ovládacího úseku počítače náprav V1-2.

U výstražníků se jedná o drobné posuny vůči ose koleje na pozemku investora stavby. PB5 a VK1 jsou prvky, které jsou určeny k montáži na stávající kolejové pásy a nebudou spojeny s územím základovou patkou.

D.2. STAVEBNÍ ČÁST

D.2.1 Inženýrské objekty

SO 01 Železniční svršek

Stavební objekt zahrnuje kolejové úpravy v nezbytně nutném rozsahu pro zřízení ZKPP a na vzdálenost mezi stávajícími KS na délku cca 37,5m a následnou úpravu GPK. Dále pak zřízení kolejových polí, jako náhradu za zrušené výhybky č. 6 a 7 v délce cca 77m. 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 $R=236$ m. Převýšení v místě přejezdu je $D=22$ mm. Trať v místě přejezdu stoupá ve sklonu 10,7‰. 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). Nový svršek v koleji č. 2 bude tvořen novými kolejnicemi tvaru 49 E1 na nových dřevěných pražcích. V koleji č. 3 budou použity opět pražce betonové SB 8P.

SO 02 Železniční spodek

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 5%, šířky 2,500m od osy koleje. Zemní plán je také ve sklonu 5%. Pražcové podloží je navrženo na základě výsledků geotechnického průzkumu takto:

- kolejové lože - šterk frakce 32/63 mm, tloušťka 350 mm
- šterkodrt' frakce 0/32 mm, tloušťka 500 mm
- biaxiální výztužná geomříž - pevnost v tahu 40 kNm^{-1}
- přehutněná zemní plán

Odvodnění železničního spodku je řešeno pomocí podélného trativodu v min sklonu 10,7‰ vyústěného před přejezdem vlevo do odpařovacího objektu, který je navržen na drážním pozemku v prostoru zrušených kolejí č. 2a a 4a

SO 03 Přejezdová konstrukce

V rámci objektu bude provedena rekonstrukce stávajícího 4- kolejného železničního přejezdu na místní obslužné komunikace v obci Halenkov. Tento bude nově zřízen jako jednokolejný přejezd s úhlem křížení 73° . Směrové vedení návrhu kopíruje stávající stav. Celková délka upravované komunikace včetně přejezdu je 29,5m. Nová přejezdová konstrukce je navržena jako železobetonová (panely s ocelovými nosiči) s

prefabrikovanou závěrnou zídou (celková délka 7,2m). Vnější panely šířky 0,850m zajišťují prostor mezi hlavou pražce a závěrnou zídou šířky 0,230m pro vyplnění kolejovým ložem. Železniční svršek 49E1 na ŽB pražcích SB 8P zřízen v rámci SO 01 , bude mít v oblasti přejezdu antikorozi úpravu upevňovadel. Vozovka je navržena s krytem z asfaltového betonu. Vzhledem k příznivým výškovým poměrům není navrženo povrchové odvodnění přejezdu. Voda je sváděna příčným sklonem na terén.

SO 04 Rušení postradatelných kolejí a výhybek

V rámci stavebního objektu dojde ke snesení postradatelných kolejí a výhybek v tomto rozsahu:

Kolej č. 2a v celé délce 427 m

Kolej č. 2b v celé délce 44 m

Kolej č. 4a v celé délce 391 m

Výhybky č. 2, 5, a 7.

Projekt uvažuje s demontáží kolejí a výhybek v ose, rozebráním na součásti a odvezením rozebraných součástí na nejbližší montážní základnu. (žst. Vsetín) Kolejové lože bude odtěženo na úroveň ložné plochy pražce, která bude urovnána do roviny. Znečištěné kolejové lože mazadly v oblasti výhybek bude odtěženo v celém rozsahu. Stejně tak kolejové lože pod nově zřizovanou komunikací před přejezdem.

Dále je součástí tohoto objektu odtěžení svahu jakožto uvolnění mimodrážních pozemků (soukromým vlastníkům) a zrušení propustku v km 15,295. Stávající trubní propustek bude demontován a pro převedení vodoteče bude zřízeno nové koryto. Stávající drátěný plot paní Rožnovjákové bude na pozemku p.č. 95/2 stavbou demontován a po ukončení rekonstrukce propustku bude plot nově osazen ve stejném umístění dle podmínky souhlasu s provedením stavby.

SO 05 Zrušení vlečky č. 6160

V rámci stavebního objektu dojde ke snesení vlečkové koleje od konce výhybky č. 6 (včetně) až do km 15,223 625 v délce 60 m bez náhrady.

Kapacitní údaje k přejezdu v km 15,225:

Rekonstrukce svršku tvarem 49E1	115 bm
Demontáž kolejí	860 bm+60 bm (vlečka 6160)
Zrušení výhybek	4 ks
Sanace železničního spodku	87 m ²
Nový trativod	23,0 m
Rekonstrukce přejezdu (železobetonová konstrukce)	1 ks

Požadavky na výluky:

SO 01 7 dní

SO 02 7 dní

SO 03 7 dní

SO 04 1 den odpojení výhybky (+ 6 dní odstranění kolejí č. 2 a 4)

SO 05 1 den odpojení vlečky

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

SO 06 Demontáž venkovního osvětlení

V souvislosti se zrušením postradatelných manipulačních kolejí a výhybek bude bez náhrady demontována většina již nepotřebných stávajících osvětlovacích stožárů JŽ podél rušené koleje 4a v železniční stanici Halenkov (předběžně je navrženo zrušení stožárů JŽ č. 5 – 21). Zároveň se předpokládá demontáž stávajícího osvětlovacího stožáru v majetku vlastníka vlečky (skladiště dřeva) vedle stávajícího výstražníku u přejezdu, který pravděpodobně bude v kolizi s nově projektovaným výstražníkem B. Tento stožár je již značně rezavý a jeví se jako již několik let nevyužívaný, proto je uvažováno s jeho demontáží bez náhrady – bude projednáno se správcem (vlastníkem) vlečky.

V rámci tohoto SO zpracuje projektant Protokol o určení venkovního osvětlení, ve kterém všechny dotčené složky potvrdí, že je možné výše uvedené OS v majetku SŽDC demontovat a že není nutné svítit na jimi osvětlované plochy. Zároveň se tímto prověří případné nároky jednotlivých složek dráhy na nový stav (případné doplnění OS, kde bude potřeba).

- b) *Celková bilance nároků všech druhů energie* – stavba nemá žádné nároky na navýšení jakéhokoli druhu energie. Technologie PZZ v km 15,225 (P8088) při plném využití spotřebovává cca 24MWh/rok již ve stávajícím stavu a tento příkon se stavbou nezmění. Využití ostatních energií např. teplo, užitková voda nebude pro provoz využita.
- c) *Celková spotřeba vody* – stavba nevytváří požadavky na navýšení běžné spotřeby vody.
- d) *Celkové produkované množství druhů odpadů a emisí* – S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb., Zákon o odpadech, vyhl.č.383/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb. Po realizaci nebudou produkovány žádné odpady. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Budou zvoleny technologie prací, které vedou ke snižování emisí. Během výstavby může dojít k nárůstu hladiny hluku a k zvýšení prašnosti během zemních prací (rekonstrukce železničního spodku a svršku). Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku a prašnosti nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru. Během výstavby může dojít k uniku ropných látek z automobilů a stavebních strojů. Zhotovitel zajistí, aby stavební stroje byly v dobrém technickém stavu. Problematika odpadů podrobně zpracována v samostatné části B.6.
- e) *Požadavky na kapacity veřejných sítí* – Nepředpokládá se využití veřejných sítí.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba neřeší v žádném PS ani SO stavebně technické řešení souvisejícími s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle požadavků vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Pro eliminaci vzniku možných havarijních situací je nutno dodržet bezpečnostní opatření vyplývající z příslušných právních předpisů a norem.

Veškeré navržené stavební objekty a technologická zařízení budou navrženy a provedeny v souladu s technologickými předpisy výrobců a opatřeny certifikačními listy o bezpečnosti provozu instalovaných zařízení.

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.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických řešení

a) Popis stávajícího stavu –

Železniční trať Velké Karlovice - Vsetín je jednokolejná trať nezávislé trakce. Drážní doprava na trati Vsetín – Velké Karlovice je organizována a řízena podle předpisu „SŽDC D3 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy“, trať je jednokolejná a neelektrizovaná a sídlo dirigujícího dispečera je v DK žst Halenkov. Železniční přejezd v km 15,255 (P8088) představuje úroňové křížení jednokolejné neelektrizované železniční trati s místní komunikací v obci Halenkov. Přejezd je zabezpečen světleným zabezpečovacím zařízením kat. PZS 3SNI typu AŽD71 (bez pozitivní signalizace, bez závor) doplněným dopravní značkou A32b „Výstražný kříž pro železniční přejezd vícekolejný“. Vnitřní technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení je umístěna v reléové místnosti uvnitř budovy dopravní kanceláře. Kontrolní stanoviště je situováno do dopravní kanceláře v žst. Halenkov. PZS je z napájecího rozvaděče budovy dopravní kanceláře. Přibližovací úsek od Velkých Karlovic vyhovuje pro rychlost 50 km.h-1.

Popis navrženého řešení – popsáno v části B.2.3 a podrobněji popsáno v jednotlivých provozních souborech.

b) Energetické výpočty-

Energetické výpočty nejsou v dokumentaci uvedeny, protože úpravou technologie nedojde k navýšení

stávajícího příkonu přejezdového zabezpečovacího zařízení.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) Popis stávajícího stavu –

Stávající železniční přejezd - Volná šířka komunikace na přejezdu je 6,2 m. Stávající živičná konstrukce z asfaltového betonu. Žlábek vytvořen z kolejnice. Úhel křížení je 72°. Železniční svršek je T49, bezstyková úprava koleje, upevnění žebrové tuhé (ŽS4). Přejezdová konstrukce je živičná s panelovou výplní (stavební délka 16 m). Před i za přejezdem se nachází pražce betonové SB3/4.

Popis navrženého řešení – popsáno v části B.2.3 a podrobněji popsáno v jednotlivých stavebních objektech.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Neobsazeno – stavba se zabývá pouze rekonstrukcí venkovní části kolejiště na přejezdu samotném a rušením postradatelného technického zařízení. Ve stavbě nebude realizován žádný nový objekt, který by vyžadoval posouzení z hlediska požárně bezpečnostního řešení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

a) Kritéria tepelně technického hodnocení

Není řešeno. Technologie zabezpečovacího zařízení je umístěna ve stávajícím objektu.

b) Posouzení využití alternativních zdrojů energie - Není řešeno.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Větrání – Není řešeno, stávající objekt.

Vytápění – není řešeno, stávající beze změny

Osvětlení vnitřní – Není řešeno, stávající.

Osvětlení venkovní – Venkovní osvětlení v železniční stanici Halenkov bude stavbou redukováno pouze v prostoru rušené části manipulačního kolejiště k jehož osvětlení bylo funkčně určeno.

Vodovod, splašková kanalizace – nebude napojen na vodu, nevznikají splaškové vody.

Dešťová kanalizace – svody zaústěná na pozemek investora – volně vypuštěno na terén

Vibrace - Není řešeno, nepředpokládá se.

Hluk - Není řešeno, nepředpokládá se.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) *Ochrana před pronikáním radonu*- nejedná se o obytnou stavbu, tudíž není nutno řešit ochranu proti radonu
- b) *Ochrana před bludnými proudy*- nepředpokládá se
- c) *Ochrana před technickou seizmicitou*- stavba se nenachází v seizmické oblasti
- d) *Ochrana před hlukem* – nejedná se o obytnou stavbu
- e) *Protipovodňová opatření* – stavbou nevznikají nová protipovodňová opatření
- f) *Ostatní účinky* – nepředpokládají se

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

- a) *Napojovací místa technické infrastruktury* – Napojení na technickou infrastrukturu je stávající
- b) *Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky* – Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou popsány v jednotlivých částech dokumentace (PS a SO)
- c) *Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky* – stavba v žádné části dle zadání nevytváří žádné technologické nebo stavební celky, které by vyžadovaly řešení těchto témat.

Elektroinstalace – napájení technologie PZZ v km 15,225 (P8088) bude stávající.

Vodovod, splašková kanalizace – nebude napojen na vodu, nevznikají splaškové vody.

Dešťová kanalizace – v rámci stavby bude provedena úprava místní komunikace

Dopravní napojení – v rámci stavby se dopravní napojení nemění

Plynovod – nebude napojen

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

- a) *Traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby* – Technologie traťového a staničního zabezpečovacího zařízení včetně jeho dopravní obsluhy se stavbou nezmění.
- b) *Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby* – Stavba nevyžaduje pro svoji realizaci žádná dlouhodobá dopravní opatření. Po dobu stavební rekonstrukce železničního přejezdu bude zavedena náhradní autobusová doprava. Silniční doprava bude po tuto dobu vedena v silniční objízdné trase. Návrh objízdné trasy včetně přechodného a trvalého dopravního značení je samostatnou přílohou této Souhrnné technické zprávy.
- c) *Zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních* – Stavba neřeší v žádné své části nová staniční ani traťová zabezpečovací zařízení. Bude provedena pouze drobná úprava venkovní a vnitřní části přejezdového zabezpečovacího zařízení související se stavební rekonstrukcí železničního přejezdu v km (P8088) v km 15,225.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

Terénní úpravy budou řešeny v průběhu nebo po dokončení stavebních prací. Plochy pro založení zeleně budou vyčištěny od stavebního odpadu. V rámci úprav budou provedeny hrubé i finální terénní úpravy, které bude zatravněny běžnou travní směsí.

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

Je zpracována jako samostatná příloha této Souhrnné technické zprávy.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Stavba není uzpůsobena už z charakteru svého užívání pro požadavky civilní ochrany staveb k ochraně obyvatelstva.

Staveniště bude zabezpečeno dle platných předpisů pro zajištění bezpečnosti civilních osob. Při výstavbě nesmí dojít k znemožnění příjezdu vozidel požární ochrany a záchranné služby.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění.

Voda pro potřeby stavby: Zajištění přívodu vody ke staveništi a na zařízení staveniště je pomocí mobilních cisteren. Pokud by byly využity stávající vodovodní řád nebo hydranty je způsob napojení před realizací projednán s majitelem a správcem odběrného místa a smluvně ošetřen.

Elektrická energie: Zařízení staveniště v železniční stanici bude připojeno dle potřeby na stávající rozvody nn stanice.

Kanalizace: Odtok vody ze staveniště předpokládá řešit do stávajících místních odvodňovacích zařízení za podmínky neznečištění využívaných zařízení, vodních zdrojů a pozemků škodlivými látkami. Budování kanalizace, respektive žumpy pro WC a sociální zařízení v rámci zařízení staveniště, se nepředpokládá. Použijí se suchá WC s chemickou likvidací exkrementů.

Telefony: Vzhledem k tomu, že se jedná o kratší liniovou stavbu, budou na staveništích používány přednostně příruční vysílačky nebo mobilní telefony.

b) Odvodnění staveniště.

Odvodnění staveniště se předpokládá do stávající kanalizační sítě s tím, že odpadní voda bude protékat usazovací kádí, kterou zajistí zhotovitel a která zbaví odpadní vodu hrubých nečistot. Tato nesmí být zamořena nebezpečnými látkami (PHM, apod.).

V místech, kde to nebude možné je předpokládáno využití provizorních trubních vedení a dočasných rigolů, které budou zaústěny do dešťové kanalizace a pro zajištění čistoty dešťové vody bude příslušná vpusť překryta minimálně třemi vrstvami geotextílie, která bude kontrolována a vyměňována. Také budou zřizovány norné stěny například z geotextílie, aby se do vodotečí nedostávala zkalená voda se stavební sutí. Toto bude konzultováno se zástupci obce Halenkov a s příslušným správcem kanalizační sítě. Odvodnění staveniště bude záležitostí zhotovitele.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu.

V obci Halenkov ze státní silnice II/487 na místní komunikaci II. třídy k železničnímu přejezdu v km 15,225 (P8088)

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky.

Stavba je realizována většinou v blízké vzdálenosti od obytných objektů. V oblasti obytné zástavby bude nutné dodržovat dobu nočního klidu. Dále je nutné během provádění stavebních prací v maximální možné míře eliminovat zvýšenou prašnost při provádění stavebních prací např. kropením. Na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště upozorňujeme na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem. Technologický postup prováděných prací musí obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen **neprodleně volat autorizovaného statika**. Vždy je třeba **zabránit sesuvům zeminy** provizorním pažením (např. štetové stěny, hřebíkové stěny). V případě jejich výskytu nutno **neprodleně volat autorizovaného statika**. Vždy bude zabezpečeno **odvodnění stavby** do dešťové kanalizace, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

Před zahájením stavby bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu okolních budov, zejména jejich průčelních stěn zvenku i zevnitř (z důvodu, aby byly jasně odděleny poruchy těchto objektů, které zde byly před zahájením prací a poruchy, které vznikly vlivem stavební činnosti, zejména zemních prací, toto bude provedeno pomocí fotodokumentace, zákresů, měření, zřízení terčů pro odhalení pohybu konstrukcí, popisů budov tj. počet podlaží, typ založení budovy, druh použitého zdiva či jiné svislé nosné konstrukce, apod., v případě, že majitel nebude chtít tyto údaje poskytnout, tak zajištění svědků). Fotodokumentace bude také průběžně pořizována při odkrývání základových konstrukcí a inženýrských sítí v místě stavby.

Dále před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby **chráněny** pomocí

silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Během realizace přeložek inženýrských sítí, resp. před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem **přizván jejich příslušný správce**.

Vzhledem k nutnosti oplocení stavby (dle možností) se nepředpokládá účast třetí osoby ani pohyb osob s omezenou schopností pohybu, provizorní úpravy z tohoto důvodu nebudou potřeba. **Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán** (příklad označení níže).



Samotné práce nevyžadují přechodné navýšení rezervovaného příkonu pro potřeby stavby dočasně umístěných v železničních stanicích.

Svařování (zřizování bezстыkové koleje) je třeba provádět pomocí minimálně dvou svařovacích souprav (z časových důvodů). **Před, v době a po ukončení svařování musí být dodrženy podmínky stanovené Směrnicí SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.**

Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Technologický postup demontážních prací s ohledem na konstrukční systémy musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demontážních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

Ostrahu staveniště a zázemí stavby (sklady, kancelářské prostory, apod.) si zajistí dle svého uvážení zhotovitel.

Projekt předpokládá, že v během stavby budou původní kolejová pole **průběžně demontována** pro efektivnější využití ploch zařízení staveniště.

Zahájení a ukončení prací na trati je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽDC - JPO Přerov, Tovární 463, 750 02 Přerov, nepoplachové č. tel. 972 734 144, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu zemních prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

Opatření ve fázi přípravy:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.

Opatření ve fázi realizace:

- Při zkrápění používaných komunikací, zařízení a staveniště, čištění stavebních mechanismů nebo nákladních automobilů a odvodnění staveniště, kdy nelze zajistit kvalitu a vyloučit znečištění odváděných vod, je nutno učinit taková opatření, aby nedošlo k znečištění a přímému odtékání vod do vodních toků a ploch s možným výskytem vodních, resp. na vodu vázaných živočichů.

- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22:00 – 06:00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.
- Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny. V místech, kde bude staveništní doprava najíždět na veřejné komunikace z místa staveniště, budou umístěny **čistící zóny** pro vozidla stavby. Půjde o konstrukci ze silničních panelů tloušťky 22 cm s podsypem 5-10 cm, kde bude probíhat opadávání nejhrubších nečistot z podvozku (bahno, kamenivo, ...) a vozidlo hrubě čištěno.
- Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.
- Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.
- Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a zachytné vany.
- Z důvodu prevence bude realizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.
- Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skryvky, budou osety travinami.
- Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.
- Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.
- V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.
- Zásahy do zeleně se nepředpokládají.
- Načasování stavebních prací bude tak, aby se minimalizoval zásah do obecně i závazně chráněných částí přírody.

Opatření ve fázi provozu:

- Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

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

V souvislosti s realizací stavebního záměru nevyvstaly požadavky na kácení dřevin.

f) Maximální zábory pro staveniště (dočasné/trvalé).

Plochy zařízení staveniště jsou uvažovány v místech se soustředěnou stavební činností, na pozemku **parc.č. 92/6** (vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, katastrální území Halenkov způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha) v těsné blízkosti provádění prací. K dočasným záborům pozemků mimodrážních vlastníků bude přistoupeno pouze za účelem demontáže ve stavbě rušených technických prostředků drážní infrastruktury.

Účel ploch zařízení staveniště bude pouze dočasně skladovací, budou dle potřeby zpevněny šterkem nebo pomocí panelů. Po ukončení využívání ploch z nich bude odstraněn kontaminovaný materiál a zbytky stavební sutě, plochy budou urovnané a podle potřeby uvedeny do původního nebo projektem předepsaného stavu. Trvalé zábory nebudou pro stavbu potřebné.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy.

Bezbariérové obchozí trasy v době výluky silničního provozu na železničním přejezdu nebudou realizovány. Po tuto dobu bude provoz chodců a silničních vozidel přeměrován v trase vyznačené obchozí a objízdné trasy.

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

Nakládání s odpadem vzniklým během realizace stavby bude probíhat v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb.. Podrobně popsáno v příloze B.6.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

V rámci stavby dojde zejména k odtěžování materiálu z oblasti železničního spodku a nástupiště a jeho odvážení na skládku. Použitelný výkopový materiál bude v menším množství deponováno v rámci zařízení staveniště. Přebývajícím materiálem bude odvážen na skládku. Zařízení staveniště uvažováno na pozemku **parc.č.92/6** (vlastnické právo Česká republika, právo hospodařit s majetkem státu Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1, katastrální území Halenkov, způsob využití dráha, druh pozemku ostatní plocha).

Sypké materiály potřebné na stavbu (šterkodrti, šterk) nebudou vzhledem k umístění stavby v intravilánu ve větších množstvích deponovány v rámci stavby a budou dováženy přímo z provozoven.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě.

Řešeno samostatnou přílohou B.6 - „Vliv stavby na životní prostředí a jeho ochrana“

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi, posouzení potřeby koordinátora bezpečnosti a ochrany zdraví při práci podle jiných právních předpisů.

Řešeno samostatnou přílohou „BOZP“. Plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb.

Stavbou nebude přímo dotčeno bezbariérové užívání okolních staveb. V případě realizace provizorních pěších tras je nutné dodržení požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

m) Zásady pro dopravně inženýrské opatření.

Obsahem stavby je **rekonstrukce přejezdu (P8088) v km 15,225**, který představuje úroňové křížení traťové koleje Vsetín-Velké Karlovice a místní komunikace. Rekonstrukce železničního přejezdu si vyžádá úplnou uzavírku předmětné místní komunikace. Po dobu výluky železničního přejezdu bude silniční doprava vedena v trase silniční objíždky, která je v této lokalitě možná. Železniční přejezd bude během stavby v maximální možné míře zprovozněn v provizorním nebo již novém stavu.

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.

Dokončení úprav povrchu silnice místní komunikace v místě železničního přejezdu bude probíhat po částech.

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

Stavba nevyžaduje žádné speciální podmínky pro její provedení. Z hlediska postupu stavby bude stavba dělena na část, která bude realizována bez přerušení železničního a silničního provozu na přejezdu v km 15,225 a na část, která bude provedena v době krátkodobé výluky jak silničního tak

železničního provozu. Obě části budou v době realizace prováděny v souladu s platnými předpisy provozovatele dráhy.

Opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě se nepředpokládají.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny

Celá stavba tvoří jeden funkční celek. Při realizaci stavby se předpokládá následující postup výstavby:

Budou provedeny následující práce:

- provedou se přípravné práce, vytýčení podzemních inženýrských sítí (zřízení pracoviště)
- provedou se práce, které lze realizovat bez přerušení železničního a silničního provozu dle SO01 až SO06. Jedná se o snesení části rušeného kolejiště manipulačních kolejí a vlečkové koleje mimo prostor železničního přejezdu v km 15,225. Dále rušení osvětlovacích stožárů v prostoru rušeného kolejiště a úprava železničního propustku v km 15,295.
- provedou se práce dle SO01 až SO06, které budou realizovány v době trvání krátkodobé výluky jak železničního tak silničního provozu. Bude provedeno osazení přechodného silničního dopravního značení na železničním přejezdu a v objízdné trase. Doba trvání výluky se předpokládá v rozsahu deseti (7) dnů. Jedná se o snesení části rušeného kolejiště manipulačních kolejí a vlečkové koleje v prostoru železničního přejezdu. Dále bude provedena rekonstrukce železničního spodku, svršku, přejezdové konstrukce a úprava silniční komunikace na železničním přejezdu.
- Následně bude provedena úprava zabezpečovacího zařízení na železničním přejezdu. Bude proveden přesun výstražníku „A“ do nové polohy blíže k traťové koleji.
- Budou provedeny dokončovací práce související s úpravou terénu staveniště.

zahájení stavby : červen 2019

ukončení stavby: červenec 2019

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Stavební práce na SO01 až 05 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ☐ 7 dní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ☐ 7 dní uzavřený průjezd přejezdem po místní komunikaci

Železniční doprava bude po tuto dobu nahrazena silniční náhradní autobusovou dopravou. Silniční provoz bude po tuto dobu veden v objízdné trase.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

V místě staveniště na pozemku investora stavby p.č. 6163/1 k.ú. Halenkov bude umístěna mobilní staveništní buňka vedoucího stavby. Přístup na staveniště bude po místních komunikacích ze státní silnice II/487.

B.8.2 Výkresy

Výkresy návrhu objízdné trasy včetně přechodného a trvalého dopravního značení jsou přílohou této Souhrnné technické zprávy. Ostatní údaje vzhledem k malému rozsahu oblasti stavby jsou patrné z koordinačních výkresů (části C) a jsou popsány v této Souhrnné technické zprávě.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Charakter stavby nevyžaduje zvláštní návrh etapizace. Z hlediska možností provádění stavby bez vlivu na silniční a železniční dopravu a provádění stavby za výluky silniční a železniční dopravy je možné stavbu rozdělit na dvě základní části.

Provozní soubory a stavební objekty, které budou prováděny v době konání částečného omezení železniční dopravy dle předpisů provozovatele dráhy bez požadavku na výluky. Jedná se o stavební činnosti dle PS01 a SO06.

Stavební objekty související s úpravou kolejiště, přejezdové konstrukce a odvodnění včetně napojení přejezdové konstrukce na stávající stav lze provést pouze při přerušení provozu koleje a provozu na místní komunikaci křižující železniční přejezd.

SO 01 7 dní

SO 02 7 dní

SO 03 7 dní

SO 04 1 den odpojení výhybky (+ 6 dní odstranění kolejí č. 2 a 4)

SO 05 1 den odpojení vlečky

Bilance:

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

Práce dle SO04 a SO05 v prostoru železničního přejezdu lze časově provést v době konání výluk dle SO01 a SO02. Dokončovací práce a montáže technologických zařízení lze provést za provozu s dodržáním příslušných bezpečnostních opatření.

V předstihu, před uzavřením přejezdu pro silniční dopravu, musí být provedeno vyznačení objízdné trasy přechodným dopravním značením

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Členění stavebních prací

Stavební práce, které budou probíhat v kalendářním roce 2019, jsou z hlediska stavebních postupů rozčleněny do níže uvedených etap.

Stavba je rozdělena do následujících stavebních postupů:

- SP0 – Zřízení ploch ZS, vyznačení objízdných tras a další přípravné práce,
- SP1 – Hlavní stavební činnosti dle SO01 až SO06 související s rekonstrukcí přejezdu P8088 včetně rušení postradatelných kolejí a osvětlovacích stožárů, úpravy zabezpečovacího zařízení,
- SP2 – dokončovací práce.

Stavební postup SP0

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Halenkov.

2. Rozsah prací:

V této přípravné etapě se provedou úkony, které jsou nezbytné pro hladký nástup hlavních stavebních prací v rámci výlukových činností následující stavební etapy. Jedná se zejména o zřízení zařízení staveniště, navážku prvního nezbytného materiálu, nájezd techniky, geodetické a vytyčovací práce, přeložky inženýrských sítí apod.

3. Délka stavebního postupu:

Doba trvání 10 dní, termín je odhadován na 6 měsíc roku 2019.

4. Výluky:

Kolejové výluky:

Bez požadavků na výluky.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících místních komunikacích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavků na úpravu činnosti staničního a traťového zabezpečovacího zařízení. **8. Omezení rychlosti:**

Bez požadavků na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Bez požadavků na dopravní a přepravní opatření.

Stavební postup SP1

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Halenkov a přilehlé pozemky mimodrážních vlastníků s dočasným záborem na provedení demontážních prací rušené technologie drážní infrastruktury..

2. Rozsah prací:

V tomto stavebním postupu proběhnou hlavní stavební práce dle PS01 a stavebních objektů SO01 až SO06. Jedná se o práce na zab. zař. (přemístění výstražníku). Práce na rekonstrukci železničního spodku, svršku a přejezdové konstrukce. Popis jednotlivých staveb je uveden v kapitole „Provozní soubory a stavební objekty týkající se železniční trati“.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 14 dní, 6 až 7 měsíc 2019.

4. Výluky:

Kolejové výluky:

- Nepřetržitá výluka traťové koleje v mezistaničním úseku Halenkov – Velké Karlovice. Doba trvání 7 dní.

Výluky zabezpečovacího zařízení:

Stavba nevyžaduje samostatnou výluku vyvolanou úpravou zabezpečovacího zařízení.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po stávajících místních komunikacích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Přejezdové zabezpečovací zařízení mimo provoz. Silniční a železniční doprava bude na tomto přejezdu zastavena.

8. Omezení rychlosti:

Po dobu trvání tohoto stavebního postupu bude v dotčeném mezistaničním úseku zastavena veškerá doprava. Nevzniká tak požadavek na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během těchto výluky bude v dotčeném mezistaničním úseku provoz veškeré drážní doprava pozastaven. Všechny vlaky osobní dopravy budou nahrazeny náhradní autobusovou dopravou.

Stavební postup SP2

1. Místo:

Obvod a ochranné pásmo dráhy v železniční stanici Halenkov

2. Rozsah prací:

Stavební postup SP2 bude sloužit pro dokončovací práce. Proběhnou dokončovací práce na silniční komunikaci. Dále proběhnou terénní úpravy a zatravnění upravených ploch.

3. Délka stavební etapy:

Doba trvání 10 dní.

4. Výluky:

Bez požadavku na výluky.

5. Odstavení mechanismů:

Bez požadavku na odstavení kolejových mechanismů.

6. Přístup ke staveništi:

Silničními vozidly po místních komunikacích.

7. Činnost zabezpečovacího zařízení:

Bez požadavku na úpravu zabezpečovacího zařízení.

8. Omezení rychlosti:

Bez požadavků na omezení rychlosti.

9. Dopravní a přepravní opatření:

Během stavebního postupu budou probíhat pouze závěrečné práce, které nemají vliv na omezení dopravy.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Vytěžený štěrka kolejového lože v oblasti přejezdu bude po dohodě se správcem zařízení odvezen k recyklaci příp. na skládku. S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci železničního svršku, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů. Dále zhotovitel musí dodržovat zejména vyhlášku č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhlášky č.384/2001 Sb., vyhlášku č. 294/2005 Sb., vyhlášku č. 93/2016 o Katalogu odpadů a vyhlášku č.94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů.

V průběhu stavby budou odebrány “pověřenou osobou“ vzorky z odtěženého štěrka lože a bude stanovena kvalita štěrku 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.

Materiál, který nebude určen k dalšímu využití majitele zařízení SŽDC (v oblasti železničního svršku zejména dřevěné pražce, pryžové a polyet. podložky), 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. Sumární přehled odpadů je uveden ve výkazech výměr jednotlivých PS a SO a v samostatné příloze této Souhrnné technické zprávy (B.6).

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Dokumentace neřeší výstavbu nových vodohospodářských objektů. Srážkové vody ze zpevněných ploch budou pomocí příčného a podélného sklonu svedeny do odvodňovacího žlabu vyústěného do stávajícího železničního příkopu.

Vypracoval: Stanislav Brhel

Dne: 12/2018

Po připomínkách: 06/2019