

SOUHRNNÁ ČÁST

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 a norem

B. 2 Provozní a dopravní technologie

B. 3 Vliv stavby na životní prostředí

B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby

B. 5 Energetické výpočty

B. 6 Protikoroze ochrana

B. 7 Graf dynamického průběhu rychlostí

B. 8 Dopravní opatření

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

B. 10 Úspora energie a ochrana tepla

B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

B. 12 Ochrana obyvatelstva

B. 13 Bezbariérové užívání

Příloha: Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží

Vliv stavby na životní prostředí, odpadové hospodářství

Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (ES) 352/2009

Provozní a dopravní technologie

B.1 Souhrnná technická zpráva

B. 1. 1 Zhodnocení staveniště

Staveniště se nachází na jednokolejné trati Kunovice – Veselí nad Moravou v zastavěné a mimo zastavěnou část města Ostrožská Nová Ves. Přejezd v km 96,563 (P7955) - zabezpečovací zařízení a konstrukce vozovky je špatném stavu. Přejezd se nachází v těsné blízkosti hlavní komunikace č.I/55, kde dochází k nebezpečným situacím na přejezdu a komunikaci. Stavba není kulturní památkou a ani není v památkové chráněné zóně.

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

B. 1. 2 Průzkumy a podklady

- a) Údaje o provedených průzkumech, měření a závěry z nich vyplývající pro zpracování projektu a realizace stavby včetně stavebně historického průzkumu u stavby, která je kulturní památkou, je v památkové zóně – **geodetické zaměření pro dokumentaci provedla Zeměměřická kancelář Kyjov Ing. Dudešek Josef. Pro oblasti zřízení kabelových tras zabezpečovacího zařízení v okolí přejezdu v km 96,563 (P7955) a km 95,875 (P7954) bylo provedeno podrobné zaměření stávajícího drážního tělesa, včetně objektů.**
- b) Vhodnost geologických a hydrogeologických poměrů v území - **Geologická a hydrogeologická práce byla provedena dle zák. 366/2000 Sb. a zákona 132/98, zodpovědnou osobou vyhodnocena.**
- c) Použité geodetické a mapové podklady a podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové -

Geodetická dokumentace tvoří samostatnou část projektové dokumentace I. Všechny geodetické mapové podklady jsou vyhotoveny v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv.

B. 1. 3 Ochranná pásma

- a) Údaje o dosavadních dotčených ochranných pásmech a chráněných územích - **vymezení ochranných pásem následně omezuje nebo znemožňuje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem.**
- b) Stanovení nových ochranných pásem - vymezení ochranných pásem následně omezuje nebo znemožňuje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem.

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

Ochranné pásmo dráhy dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách.

Ochranné pásmo drah železničních, tramvajových, trolejbusových a lanových je vymezeno svislou plochou vedenou takto:

- u celostátní a regionální dráhy 60 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u celostátních drah vybudovaných pro rychlost vyšší jak 160 km/h – 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranice obvodu dráhy
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy
- u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje
- u lanové dráhy 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje

Ochranné pásmo komunikací

Vymezení ochranných pásem u silnic, dálnic a místních komunikací jako území ohraničené svislými plochami vedenými po obou stranách komunikace ve vzdálenosti:

- 100 m od osy vozovky přilehlého jízdního pásu dálnice a silnice budované jako rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky silnice I.třídy
- 25 m od osy vozovky silnice II.třídy a místní komunikace, pokud je budována jako rychlostní komunikace
- 20 m od vozovky silnice III.třídy
- 15 m od osy vozovky místní komunikace I. a II.třídy

V silničních ochranných pásmech je zakázáno provádět jakoukoliv stavební činnost, která vyžaduje ohlášení stavebnímu úřadu nebo povolení stavby s výjimkou některých staveb (např. úpravy odtokových poměrů, stavby sloužící obraně státu apod.). O případné výjimky se žádá při územním řízení.

Ochranné pásmo inženýrských sítí

Ochranná pásma inženýrských sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě.

Ochranná pásma v energetických odvětvích jsou stanovena zákonem. Ochranné pásmo venkovního vedení elektrické energie je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení od krajních vodičů a mění se podle napětí:

- nad 1kV do 35 kV - 7 m
- nad 35 kV do 110 kV - 12 m
- nad 110 kV do 220kV - 15 m
- nad 220 kV do 440 kV - 20 m
- nad 440 kV - 30 m

V ochranném pásmu venkovního vedení je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat konstrukce, uskladňovat hořlavé a výbušné látky, vysazovat chmelnice a nechávat růst porosty nad 3 m, v ochranném pásmu podzemního vedení vysazovat trvalé porosty a přejíždět vedení mechanismy o celkové hmotnosti nad 6 t.

U podzemních elektrických vedení je vymezeno ochranné pásmo svislou rovinou po obou stranách krajního kabelu ve vzdálenosti:

- do 110 kV - 1 m
- nad 110 kV - 3 m

V ochranném pásmu podzemního vedení je zakázáno provádět bez souhlasu zemní práce, zřizovat stavby a umisťovat konstrukce, které by znemožňovaly přístup k vedení, vysazovat trvalé porosty a přejíždět mechanismy nad 3 tuny.

Elektrické stanice mají ochranné pásmo ve vodorovné vzdálenosti 20 m kolmo na oplocení či obezdění objektu.

U plynovodů a plynárenských zařízení se ochranným pásmem rozumí prostor ve vodorovné vzdálenosti od půdorysu plynárenského zařízení, měřeno kolmo na jeho obrys.

Nízkotlaké plynovody do 5 kPa tj. 0.005 MPa

Středotlaké plynovody od 0.005 MPa do 400 MPa

Ochranná pásma činí:

- u plynovodů a přípojek
 - nad průměr 500 mm - 12 m
 - od průměru 200 mm do 500 mm - 8 m
 - do průměru 200 mm včetně - 4 m
- nízkotlakých rozvodů v zastavěném území obce - 1 m
- středotlakých rozvodů v zastavěném území obce - 1 m
- u technologických objektů - 4 m
- u vysokotlakých a velmi vysokotlakých plynovodů v lesních průsecích musí být udržován volný pruh pozemků o šířce 2 m na obě strany od osy plynovodu a nesmí se zde vysazovat porosty kořenící do větší hloubky než 20 cm nad povrch plynovodu

Pro plynová zařízení jsou vymazována kromě ochranných pásem také bezpečnostní pásma, která energetický zákon v příloze odstupňována podle povahy a velikosti zařízení v rozmezí 10 až 300 m.

Šířka ochranných pásem v blízkosti zařízení pro výrobu a rozvod tepla je vymezena svislými rovinami vedenými po obou stranách těchto zařízení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k obrysu zařízení a činí 2,5 metru.

Ochranná pásma podzemních potrubí pro ropu a pohonné hmoty upravuje vládní nařízení.

Ochranná pásma pro vedení vodovodů a kanalizací jsou vymezena dle průměru potrubí:

- do DN 500 mm - 1,5 m na obě strany
- nad DN 500 mm - 2,5 m na obě strany

Pro vedení rozvodů vody a kanalizace v zastavěných územích a pod komunikacemi platí hodnoty stanovené ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Ochranná pásma podél tras telekomunikačních sítí

Tyto ochranná pásma stanovuje zákon o telekomunikacích a příslušné prováděcí vyhlášky. V zastavěných územích, podobně jako v případě rozvodů vody a kanalizace platí vzdálenosti, hloubky a odstupy od ostatních vedení stanovené v ČSN 73 6005 – Prostorové uspořádání sítí technického vybavení.

Pro dálkové podzemní kabely je ochranné pásmo široké 2 m a probíhá po celé délce kabelové trasy. V některé trase se může toto pásmo v určitých bodech rozšiřovat až na 3 m. Hloubka ochranného pásmo činí 3m a výška též 3 m (měřeno od úrovně terénu). Stejně hodnoty platí i pro zařízení, které jsou součástí těchto vedení.

V ochranném pásmu je zakázáno zřizovat stavby, umisťovat jiná podobná zařízení nebo skládky materiálu a provádět jiné činnosti, které by znemožňovaly nebo znesnadňovaly přístup ke kabelům a ostatním zařízením. Dále se v ochranném pásmu nesmějí zřizovat elektrická vedení, železné konstrukce, plynovody, jeřáby, věže, vysazovat porosty a ani měnit tvar půdy, pokud by výsledek těchto činností mohl rušit provoz rádiového zařízení.

Ochranná pásma ve vodním hospodářství

Ochranná pásma k ochraně vydatnosti, jakosti a zdravotní nezávadnosti vodních zdrojů stanovují rozhodnutím vodohospodářské orgány státní správy. Zmocňuje je k tomu zákon o vodách. Podle vyhlášky Ministerstva zdravotnictví se zřizují v okolí zdrojů pitné vody pro hromadné zásobování

obyvatelstva tzv. pásma hygienické ochrany.

Pásma hygienické ochrany 1. stupně se zřizuje v bezprostředním okolí vodního zdroje s ohledem na směr proudění vody, složení půdy a způsobu a využití pozemků kolem zdroje. Hranice tohoto pásma je zpravidla oplocena aby se zabránilo přístupu nepovolaných osob a zvířat.

Pásma hygienické ochrany 2. stupně se zřizuje kolem 1. stupně v případě nebezpečí, že by voda mohla být znečišťována ze vzdálenějších míst. Toto pásmo se stanovuje vždy při odběru vody z vodního toku nebo nádrže.

Pro zajištění nezávadnosti vody při odběru z vodních toků nebo nádrží se stanovuje ještě 3. pásmo hygienické ochrany, které zahrnuje celé povodí nad místem odběru vody.

Dříve platilo, že mimo zastavěná území se nesmí umisťovat stavby do vzdálenosti 50 m od katastrálních hranic rybníků a jezer a do vzdálenosti 20 m od břehové čáry vodních toků (mimo zařízení nezbytných k plavbě a údržbě vodních toků, rybníků a jezer. Toto nařízení od roku 1995 již neplatí.

Ochranná pásma při ochraně přírody a krajiny

Zákon o ochraně přírody vymezuje tzv. zvláště chráněná území. Jsou to přírodovědecky nebo esteticky velmi významná nebo jedinečná území a člení se do následujících kategorií:

- národní parky
- chráněné krajinné oblasti
- národní přírodní rezervace
- přírodní rezervace
- národní přírodní památky
- přírodní památky

V těchto územích je zakázáno povolovat a umisťovat nové stavby buď úplně, anebo některé typy staveb podle druhu zvláště chráněného území a jeho zóny.

Legislativa:

Ochranná pásma jsou stanovena dle:

- zákon č. 458/2000Sb., zákon o podmínkách podnikání a o výkonu státní správy v energetických odvětvích a o změně některých zákonů (energetický zákon).
- zákon č. 278/2001Sb., zákon o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu a o změně některých zákonů (zákon o vodovodech a kanalizacích)
- zákon č. 266/1994 Sb., zákon o drahách
- zákon č. 254/2001Sb., zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon)
- zákon č. 13/1997Sb., zákon o pozemních komunikacích
- zákon č. 127/2005Sb., zákon o elektronických komunikacích a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o elektronických 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. Další nová ochranná pásma vzniknou v souvislosti s realizací místní komunikace.

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

Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.

- c) Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace baňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování – **stavba leží mimo veškerá zvláště chráněná území, území dotčená báňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma. Stavba je situována v ochranném pásmu dráhy.**
- d) Údaje o zeleni – **Po ukončení prací bude zeleň vrácena zpět do původního stavu.**
- e) Údaje o záborech zemědělského a lesního fondu – **stavba bude prováděna na pozemku SŽDC, ČD-RSM a soukromých vlastníků. Stavbou dochází k dotčení pozemků zemědělského půdního fondu a nedochází k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.**

B. 1. 4 Koncepce stavby

a) Účel stavby

Zpracování technického řešení vychází z přípravné dokumentace stavby „Rekonstrukce přejezdu v km 95,875 (P7954) a zrušení přejezdu v km 96,563 (P7955) trati Brno -Vlářský průsmyk“. Obsahem stavby je, že na přejezdu v km 95,875 (P7954) bude provedena úprava zabezpečovacího zařízení. Výstražník „C“ bude nahrazena novými dvěma výstražníky, kde na jednom bude umístěna světelná skříň a na druhém mechanická závora. Kolejové úseky a počítací body (PCN) jsou stávající součástí stanice žst. Ostrožská Nová Ves. Způsob ovládání zůstává stávající. Technologie přejezdu v km 95,875 (P7954) bude doplněna o mechanickou závoru. Dále bude provedena úprava kolejiště, povrchu, která bude provedena živičným krytem a celopryžovou konstrukcí. Změna je provedena dle rozhodnutí drážního úřadu. Přejezd v km 96,563 (P7955) bude zrušen bez náhrady. Všechny tyto provedené změny jsou v souladu s předpisy a normami dle ČSN 34 2650 ed.2; ČSN 736380/Z3; ČSN 73 6110 atd.

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

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

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

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

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

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

Vyhláška č. 173/1995 Sb. Dopravní řád drah

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

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

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

Technicko kvalitativní podmínky staveb státních drah

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

Technická řešení v projektu stavby „**Rekonstrukce PZZ v km 95,875 a zrušení PZZ v km 96,563 trati Brno-Vlářský průsmyk**“ jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních.

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

V rámci stavby proběhne výstavba výstražníku, který nenarušuje vzhled prostředí.

Principy a cíle architektonického řešení:

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

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

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

D. TECHNOLOGICKÁ ČÁST

Část D. 1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 95,875

Na stávajícím přejezdu bude provedena demontáž výstražníku „C“ a nahrazen novými dvěma stožáry (C1 a C2). Na jednom stožáru (C2) bude nová světelná skříň směřující na chodník pro chodce a na druhém stožáru (C1) bude závora přehrazující nově budovaný chodník. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu PZZ-RE s pěti světelnými skříněmi na čtyřech stožárech s polovičními závorami a pozitivní signalizací se signalizací pro nevidomé.

Kategorie PZZ je PZS 3ZBI dle ČSN 34 2650 ed2.

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 96,563

Stávající přejezd bude zrušen bez náhrady. Zabezpečovací technologie bude demontována.

E. STAVEBNÍ ČÁST

Část E. 1 Inženýrské objekty

Část E.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek v km 95,875

Stavební objekt SO 01 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v úseku km 95,881 451-95,901 451; rekonstrukci kolejového roštu v km 95,901 451 vložení přechodové kolejnice z důvodu zajištění přechodu dvou tvarů kolejnic.

Kolej je přímá, klesá ve sklonu -0,380‰, bezstyková, traťová rychlost 100km/h.

Rekonstrukce GPK (podbití ASP) bude provedena v úseku km 95,846 422 – 95,940 včetně výběhu.

Rekonstrukce železničního svršku bude provedena v úseku 20m z nového materiálu:

Kolejnice tv. 49 E 1 na betonových pražcích SB8, od ZVč.1 po 95,885 251 budou z důvodu zajištění změny tloušťky kolejového lože při přechodu dřevěných pražců na SB8 použity kolejnice tv. 49 E 1 na dřevěných pražcích, v místě železničního přejezdu rozdělení pražců „u“, tuhé upevnění, v úseku přejezdu budou použita upevňovací s antikorozií úpravou, antikorozií nátěr kolejnic. Kolejové lože v tl. 0,35m, nové kamenivo frakce 32/63mm.

SO 02 Železniční spodek v km 95,875

Sanační práce tělesa železničního spodku jsou navrženy v úseku km 95,879 451- 95,911 451; zahrnují vybudování podpovrchového odvodňovacího systému a vybudování nové zesílené konstrukce pražcového podloží.

V místě přejezdu je navržena dle výsledku geotechnického průzkumu konstrukce pražcového podloží, která vychází dle předpisu SŽDC S4 z typu 2 a předpokládá užití štěrkodrti v tl. 550mm. Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo v délce 20m.

Odvodnění zemní plně v jednostranném sklonu 5% je řešeno podélným trativodem vlevo koleje, který je svodným potrubím zaústěn do obecní kanalizace

SO 04 Rušený přejezd v km 96,563

V rámci tohoto stavebního objektu se provede snesení stávající železobetonové přejezdové konstrukce v šířce 6,0m bez náhrady.

Vzhledem k tomu, že v místě přejezdu kolej tvoří kolejnice tv. R65 na dřevěných pražcích a v přilehlých úsecích trati jsou betonové pražce, provede se v km 96,560 – 96,569 rekonstrukce železničního svršku- nové kolejnice tv. R65 na betonových pražcích SB8.

V 96,542- 96,560 a km 96,569 – 96,582 je navržena rekonstrukce kolejnicových pasů z důvodu zrušení většího počtu svarů a izolované styky v počtu 4ks, které se v daném úseku trati nachází.

V rámci rušení přejezdu se odstraní část stávající místní komunikace v úseku vymezeném hranicí drážního pozemku. V místě zrušeného přejezdu je navrženo vybudování otevřených příkopů po obou stranách trati, které zajistí povrchové odvedení srážkové vody v dané oblasti a napojí se na stávající navazující povrchové odvodnění koleje. Otevřený drážní příkop vlevo trati je vyústěn na svah, vpravo trati je zaústěn do propustku v km 96,592.

Část E. 1.3 Železniční přejezdy

SO 03 Přejezdová konstrukce v km 95,875

SO 03 zahrnuje rekonstrukci přejezdové konstrukce (přejezd + přechod). Jednokolejný přejezd v km 95,875 (P7954) převádí místní komunikaci v intravilánu obce Ostrožská Nová Ves (směr střed obce – pískovna).

V km 95,875 (P7954), se vybuduje celopryžňová přejezdová konstrukce (přejezd + přechod) se závěrnou zídou T sepnutá ocelovými táhly včetně ochranných náběhů pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích, úhel křížení 68,52°. Stavební šířka přejezdové konstrukce 10,8m, délka přejezdu mezi nově osazenými závorovými břevny 12m. Přejezd převádí pozemní komunikaci šířky 7,00m a přilehlý chodník na vlářské straně šířky 2,5m.

V době zpracování této přípravné dokumentace je realizována akce „Rekonstrukce ulice Nádražní“, investorem je Obec Ostrožská Nová Ves. Současně je připravována akce na rekonstrukci chodníků, investorem je rovněž obec. V souladu s požadavkem investora respektuje projektant při návrhu dispozičního a technického řešení rekonstrukce přejezdu, navazujících úseků místní komunikace a chodníku shora uvedené akce. Dle informace zástupce obce se předpokládá, že obě investiční akce budou již realizovány. Projektant doporučuje před zpracováním projektu stavby provést geodetické zaměření nově rekonstruované místní komunikace a chodníku v oblasti přejezdu a dle skutečného stavu aktualizovat rozsah prací na místní komunikaci, příp. chodníku.

U místní komunikace je navrženo frézování živičného krytu a zřízení nového krytu vozovky z asfaltového betonu, rekonstrukce silničních betonových obrub. Komunikace pro chodce bude vybudována mezi nově osazenými výstražníky se závorami, chodník ze zámkové dlažby v šířce 2,5m.

Část E. 1.4 Mosty, propustky a zdi

SO 06 Rekonstrukce propustku v km 96,196

Vtok v úrovni 173,079 m n. m. nově navrženého silničního propustku DN 800 navazuje na stávající drážní propustek DN 1000 v km 96,196 traťového úseku 2302. Napojení je realizováno vtokovou jímku o rozměrech 900x1800mm. Výtok v úrovni 172,817 je zaústěn do odvodňovacího příkopu vedeného rovnoběžně s nově navrženou komunikací. Vtok je navržen z koncové trouby DN 800 zabetonované do stěny vtokové jímky. Vtoková jímka bude překryta kompozitní mříží zabezpečenou proti odcizení. Vlastní konstrukce je navržena z 8 kusu patkových trub ND 800 délky 1m uložených na základě z betonu tl. 200mm vyztuženého kari sítí. Výtok je navržen z patkové trouby se šikmým čelem, která bude stabilizována zesíleným základem délky 2m. Odvodňovací příkop v okolí výtoku bude opatřen odlážděním z lomového kamene do betonového lože. Konstrukční vrstvy vozovky budou z důvodu výškového řešení výtoku a nové místní komunikace v místě vrcholu trubního propustku osazeny přímo na povrch trouby, proto bude propustek opatřen přechodovým klínem z mezerovitého betonu.

Část E. 1.6 Potrubní vedení

SO 07 Zatrubnění odvodňovacího příkopu v km 95,875

Navrhované zatrubnění bude začínat ve stávající šachtě Š4 stávající dešťové kanalizace, konec zatrubnění bude v místě ukončení cestního příkopku, který se bude řešit v rámci přeložky komunikace (samostatný stavební objekt). Celková délka zatrubnění bude 52 m, trasa je patrná z doložené situace.

Předpokládá se, že stávající šachta Š4 se zrekonstruuje, respektive se rozebere a vymění se šachtové dno, protože úhel napojení stoky neodpovídá současnému návrhu řešení. Zatrubnění bude provedeno z betonových hrdlových trub DN800, které se provedou ve sklonu nivelety dna 1,0 ‰. Po trase úseku nové stoky je jeden směrový lom, který bude řešen pomocí šachty. Ukončení zatrubněného úseku bude řešeno vtokovým objektem. V současné době se navrhuje uložení potrubí na betonové pražce a s podbetonováním sedla, aby byla zajištěna statická stabilita potrubí. Úhel betonového sedla bude 90°.

Šachty budou prefabrikované z betonových dílců, komín šachty bude ukončen přechodovým kónusem s litinovým poklopem. Na konci zatrubnění bude osazen atypický vtokový objekt z monolitického betonu, nátok bude opatřen ocelovými česlemi s rozstupem česlic cca 10 cm, aby se zajistilo podchycení hrubých nečistot.

Část E. 1.8 Pozemní komunikace

SO 05 Místní komunikace

Stavební objekt SO 05 zahrnuje vybudování místní komunikace vlevo stávající železniční trati v délce 716m. Nová místní komunikace spojí stávající křižovatku u železničního přejezdu v km 95,875 (P7954), se stávající komunikací, která zajišťuje příjezd do Sirnatých lázní Ostrožská Nová

Ves od železničního přejezdu v km 96,563 (P7955). Tak se nově zajistí příjezd motorových vozidel do Sirnatých lázní, který umožní zrušení železničního přejezdu v km 96,563 (P7955).

Nová místní komunikace je vedena v souběhu s železniční tratí v trase stávající cyklostezky, která se v rámci tohoto stavebního objektu odstraní.

Vzhledem k omezeným prostorovým možnostem a minimálnímu zatížení motorovými vozidly (pouze příjezd do lázní) je navržena místní komunikace obousměrná dvoupruhová s jízdními pruhy šířky 2,50m a nezpevněnou krajnicí šířky 0,50m.

Návrhová rychlost komunikace je 30 km/h; na tuto hodnotu se omezí i nejvyšší dovolená rychlost na komunikaci (vzhledem k silnému zatížení cyklisty – část cyklistické trasy směr Kunovice). Po pravé straně je navržen jednostranný chodník šířky 2,00 m - 2x0,75m pás pro pěší + bezpečnostní odstup od jízdního pruhu 0,50 m.

Vozovka je navržena jako netuhá s krytem z asfaltového v celkové tloušťce minimálně 390mm podle TP 170 pro třídu dopravního zatížení VI - typ D1-N-3.

Vpravo je vozovka lemována betonovým silničním obrubníkem, vlevo je z důvodu odtoku povrchových vod navržena nezpevněná krajnice šířky 0,50 m lemovaná směrovými sloupky z plastu. Chodník je navržen s povrchem z betonové dlažby v celkové tloušťce 240mm, je ohraničen chodníkovým obrubníkem.

Příčný sklon chodníku i vozovky je jednostranný směrem doleva do odvodňovacího příkopu, který vede v souběhu, převážně v celé délce trasy nové místní komunikace a je v rámci tohoto SO rekonstruovaný v nové odsunuté poloze.

Na začátku je část odvodňovacího příkopu zatrubněna (viz. SO 07 Zatrubnění odvodňovacího příkopu v km 95,875 (P7954).

Část E. 3 Trakční a energetická zařízení

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

SO 08 Elektrická přípojka PZZ

Tento SO řeší elektrické přípojky přejezdů v km 95,875 (P7954) (v rámci stavby bude rekonstruován) a km 96,563 (P7955) (v rámci stavby bude zrušen) trati Brno – Vlárský průsmyk. Jelikož si doplnění stávající technologie rekonstruovaného přejezdu v km 95,875 (P7954) nevyžádá podstatné navýšení rezervovaného příkonu el. energie, nedojde ke změně dosavadního napájení tohoto přejezdu z rozvodů ve správě SSZT, které tedy zůstane zachováno stávajícím způsobem. Vzhledem k projektovanému zrušení přejezdu v km 96,563 (P7955) bude stávající napájecí kabel přípojky NN pro tento přejezd v kabelové skříni na lázeňském objektu vila Vlasta odpojen a zároveň bude zrušena stávající smlouva na dodávku el. energie.

SO 09 Osvětlení chodníku pro pěší

Předmětem tohoto SO je vybudování osvětlení nově vzniklého chodníku, který společně s přilehlou novou komunikací pro smíšený provoz nahradí dosavadní místní komunikaci (cyklostezku). Nové osvětlení bude napojeno a ovládáno ze stávajícího plastového pilíře VO v blízkosti restaurace Jezera. Stávající osvětlení místní komunikace (cyklostezky), které je v kolizi s nově budovanou komunikací a chodníkem, bude demontováno. Zemní práce a kabelovou trasu pro nové osvětlení je nutno koordinovat se stavebními objekty nové místní komunikace (SO 05) a rekonstrukce propustku v km 96,196 (SO 06).

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

Projektant navrhuje provést první soubory SO 05-SO 07 a SO 09 pro zajištění objízdné trasy. Dále lze současně provádět PS 01, SO 01-SO 03 a následně potom lze provést PS 02, SO 04 a SO 08.

Postup výstavby je popsán v části F. Organizace výstavby. Nepředpokládá se předčasné užívání. Předpoklad zahájení celé investiční akce je uvažováno v roce 2016, ukončení v roce 2017.

- f) *Požadavky stavby na zdroje*

Během stavby se nepředpokládá využití cizího zdroje.

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

- g) *Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci*

Odtokové poměry na přejezdu se rekonstrukcí přejezdu nemění. Stavba nevytváří žádné vody a nezasahuje do ochranných pásem hygienické ochrany. V rámci stavby bude provedena úprava místní komunikace mezi přejezdem v km 96,563 (P7955) a přejezdem v km 95,875 (P7954). Z tohoto

důvodu bude nutné provést vybudování nového příkopu. Nově budovaný příkop bude částečně zatrubněn a napojen na stávající zatrubnění. Povrch na přejezdu v km 96,563 (P7955), který se ruší, bude upraven, tak jak určuje předpis SŽDC S3 Železniční svršek. V rámci stavby dochází k rekonstrukci propustku. Při hydrotechnickém posouzení zatrubnění se vycházelo z dříve zpracované projektové dokumentace, řešící dešťovou kanalizaci areálu golfového hřiště. Zde byl vyčíslen max. přítok z odvodňovacího příkopu do dešťové kanalizace na hodnotu $0,296 \text{ m}^3/\text{s}$. Dále do kanalizace přitékají jiné větve dešťové kanalizace území, takže max. návrhový průtok pro stoku dešťové kanalizace v níže položených úsecích je $0,745 \text{ m}^3/\text{s}$.

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že stávající stoka dešťové kanalizace je dimenzována na Q_5 a není tedy účelné zvyšovat dimenzi zatrubnění, řešené stavebním objektem SO 07. Proto se navrhuje profil zatrubnění DN800, který je schopen převést průtoky o velikosti větší, než je průtok Q_{10} . Z toho vyplývá, že hydrotechnický návrh dimenze je vyhovující.

Celé řešené území je na hranici záplavového území z řeky Moravy pro průtoky o velikosti Q_{100} . To znamená, že celý odvodňovací systém tohoto území bude ovlivňován možnými záplavami při povodňových stavech v řece Moravě. Stávající i navrhovaný stav však nebude negativně ovlivňovat možnost odtoků vody z území.

h) *Napojení na dopravní systém*

Realizovanou stavbou se na přejezdu v km 95,875 (P7954) nemění její dosavadní účel a využití, lze konstatovat, že se zvýší bezpečnost železničního a silničního provozu na přejezdu. Tím že dojde ke zrušení přejezdu v km 96,563 (P7955) se na silnici č.I/55 (Ostrožská Nová Ves – Kunovice) zlepší bezpečnost na komunikaci.

i) *Rozsah náhradní výsadby a ozelenění*

Při realizaci stavebního záměru nedojde k odstranění vzrostlých dřevin. Po výkopových pracích bude terén upraven a zatravněn.

j) *Bezpečnost práce*

Viz kapitola B.4 a část F. Organizace výstavby, F.6 Plán BOZP. Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu jsou uvedeny v zákoníku práce (zákon 262/2006 sb.), v předpisu SŽDC Bp1.

k) *Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace*

Jedním ze základních předpokladů pro bezpečný pohyb osob nevidomých a slabozrakých jsou výstražné zařízení vybavené signalizací pro nevidomé. Z hlediska užívání přejezdu osobami s omezenou schopností pohybu a orientace bude na přejezdu v km 95,876 (P7954) provedeno doplnění signalizací pro nevidomé se zarážkou pro slepeckou hůl.

l) *uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné související investice*

Nepředpokládá se jiné související investice. Na financování se bude podílet SŽDC.

B. 1. 5 Údaje o splnění stanovených podmínek

a) *podmínky rozhodnutí o umístění stavby*

Požadavky na další přípravu staveb se nepředpokládají. Dokumentace vychází ze zpracované a schválené přípravné dokumentace a rozhodnutí Drážního úřadu.

b) *Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí*

Stavba splňuje požadavky na posuzování vlivů na životní prostředí je dle vyhlášky 457/2001 Sb.

c) *Dodržení kapacitních a dalších stanovených údajů a zdůvodnění případných navržených změn oproti předcházejícímu stupni dokumentace*

Kapacitní údaje jsou uvedeny v průvodní zprávě „A“ část A.2.d.

B. 1. 6 Příprava pro stavbu

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

b) Využití stávajících nebo budovaných objektů - **využití stávajících objektů po dobu výstavby se neuvažuje**

c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby - **dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby se neuvažuje**

- d) Způsob provedení demolic a místa skládek - **s demolicemi se neuvažuje, skládka vytěženého stavebního a zemního materiálu se odevzdá na skládku.**
- e) Likvidace porostů - **likvidace porostů nebude uplatněna**
- f) Likvidace škodlivých odpadů – **s nebezpečným odpadem bude nakládáno tak aby nedošlo k ohrožení životního prostředí a zdraví lidí nebo zvířat, nebo při manipulaci sním.**
- g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i prostoru po dobu výstavby – **stavba je situována v ochranném pásmu dráhy. Popsáno v odst. B.1.3.**
- h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení - **Přeložky pozemních a nadzemních vedení, dopravních tras se předpokládají v nezbytně nutném rozsahu.**
- i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby - **Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽDC Bp1, účinný od 2.9.2013.**
- j) Vyluka dopravy a jiná omezení dopravy – **Omezení provozu dráhy a omezení provozu na silniční komunikaci bude realizováno v době provádění prací na stavebních objektech SO 01- SO 07. Součástí projektu bude i souhlasné stanovisko orgánů státní správy s vedením objízdných tras. Před podáním požadavku na zajištění výlukové činnosti na OR Olomouc zajistí zhotovitel projednání termínu uzavřením stávajícího přejezdu s orgány státní správy. Toto stanovisko bude součástí žádosti o vypracování výlukového rozkazu ve smyslu ustanovení SŽDC D7/2. Při realizaci PS 01 budou zavedena dopravní opatření ve smyslu interních předpisů SŽDC D1, SŽDC D7/2, SŽDC (ČSD) T100, SŽDC (ČD) T120, SŽDC T200 a dalších technických předpisů provozovatele dráhy a zajištění provizorního dopravního značení, která jsou součástí přílohy části F „organizace výstavby“.**
- k) Omezení v dodávce energií – **nepředpokládá se využití elektrické energie i jiných zdrojů v rámci stavby.**

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

Pro předmětnou stavbu bude nutný trvalý zábor. Vlastní stavba se uskuteční na pozemcích SŽDC, ČD-RSM a soukromých vlastníků.

B. 1. 8 Výjimky s předpisů a norem

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

B. 2 Provozní a dopravní technologie

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

Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2. Stávající dopravní technologie se během i po ukončení stavby v daném místě nemění.

B. 3 Vliv stavby na životní prostředí

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

B. 3. 1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

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

Realizovaná část stavby, nebude mít negativní vliv na tvorbu životního prostředí, jedná se o rekonstrukci stavební části železničního přejezdu a pokládku kabelů.

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

Stavbou PZS se několikanásobně zvýší bezpečnost železničního a silničního provozu na přejezdech.

B. 3. 2 Zpracování podmínek z procesu EIA

- Ochrana přírody

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

- Dendrologický průzkum

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

- Vliv stavby na vodoteče a vodní zdroje

Odvedení srážkových vod z přejezdu bude stávající. Zhotovitel stavby je povinen řídit se v této problematice vod ustanoveními zákona č. 254/2001 Sb. v platném znění (vodní zákon).

- Program odpadového hospodářství

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

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

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

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

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

- Výpočet odvodů za odnětí půdy ze zemědělského půdního fondu

Odvod ze zemědělského půdního fondu nebude provedeno.

- Výpočet odvodů za odnětí půdy z lesního půdního fondu

Odvod ze zemědělského půdního fondu nebude provedeno.

- Vliv stavby na kulturní památky a archeologické nálezy

Stavba se nenachází v oblasti kulturních památek ani v archeologickém území

B.3.3 Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

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

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

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

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

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

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

b) Řešení ochrany přírody a krajiny nebo vodních zdrojů – stavba se nenachází v chráněné části území CHKO ani v jiné chráněné oblasti. Dle poskytnutých podkladů se stavba částečně nachází v záplavové oblasti (záplavové území 100-leté vody).

c) Návrh ochranných a bezpečnostních pásem – viz bod B.1.3 b)

B. 4 Odolnost a zabezpečení stavby

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

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

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, účinný od 1.10.2013.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

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

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

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

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

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

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

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Stavební činností v jednotlivých provozních a stavebních souborech nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět.

B. 5 Energetické výpočty

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

B. 6 Protikorozní ochrana

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

B. 7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Nepředpokládá se

B. 8 Dopravní opatření

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

Předpokládá se omezování železničního a silničního provozu na dobu 6dní.

Konkrétní požadavky na konání výluk budou SŽDC předloženy zhotovitelem k projednání a odsouhlasení v souladu s ustanoveními a termíny dle předpisu SŽDC D7/2.

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

Stavbou dochází k dotčení pozemků zemědělského půdního fondu a nedochází k dotčení pozemků určených k plnění funkce lesa.

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

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn po stávajících silnicích, detaily zřejmé z části dokumentace C. Situace stavby, C.2 Koordinační situace stavby.

B. 10 Úspora energie a ochrana tepla

Konstrukce stávajícího reléového domku je odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu. Potřebného tepelného odporu konstrukce domku je dosaženo přidáním tepelně izolačních desek zevnitř stěn a stropů domku a do podlahy domku. Spotřeba elektrické energie je spočítána na hodnotu potřebnou pro provoz zabezpečovacího zařízení.

B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

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

B. 12 Ochrana obyvatelstva

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

B. 13 Bezbariérové užívání

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

- a) Zásady řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu – **snížená výška obrubníku, popsáno ve stavební části**
- b) Zásady řešení pro osoby se zrakovým postižením - **přístupy na komunikaci jsou označeny varovným pásem, varovné pásy jsou navrženy z kontrastního materiálu vůči okolním plochám a jsou provedeny s hmatovou úpravou, dále součástí stavby je instalace zvukové signalizace (protokol SONS přiložen v části H „doklady“), popsáno ve stavební části**
- c) Zásady řešení pro osoby se sluchovým postižením – **nejsou zde řešeny nové přechody ani akustické majáčky, pouze je zde provedena základní signalizace červených světél na zabezpečovacím zařízení.**

- d) Seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby - **prvky pro varovné pásy a signální pásy, všechny prvky z materiálu, které splňují NV č.163/2002 Sb., atd., popsáno ve stavební části.**

Vypracoval: Zdeněk Holásek

Dne: 04/2016

Opraveno: 12.8.2016