



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

IČO: 27767442, DIČ: CZ27767442

STAVBA:

**" Výstavba PZS v km 83,239 (P7349) a
rekonstrukce PZS VÚD přejezd P7350 v km 83,893
trati Ostrava – Valašské Meziříčí "**

STUPEŇ DOKUMENTACE:

DUSP

Dokumentace pro společné povolení stavby dráhy

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Investor:		Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Členění PD	Část:	B. Souhrnná technická zpráva	
	Dílní část:		
	Specializace:		
Hlavní inženýr projektu:		Odpovědný projektant:	Kontroloval:
Ing. Marian Kiss		Petr Janda	Ing. Marian Kiss
Kraj:	Obec:	Pověřený OÚ:	Výtisk číslo:
Moravskoslezský kraj	Lichnov	Frenštát pod Radhoštěm	
Externí Subdodavatel:		Datum:	
		02/2020	
		Archivní číslo:	
		1903109-01_DÚSP_B_.doc	

Obsah

B.1	Popis území stavby	3
B.2	Celkový popis stavby	5
B. 2.1	Základní charakteristika stavby a jejího užívání	5
B. 2.2	Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
B. 2.3	Celkové technické řešení	7
B. 2.4	Bezbariérové užívání stavby	8
B. 2.5	Bezpečnost při užívání stavby	8
B. 2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	9
B. 2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	11
B. 2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	14
B. 2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	15
B. 2.10	Hygienické řešení stavby	16
B. 2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	16
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	16
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	16
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	16
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany	17
B.7	Ochrana obyvatelstva	17
B.8	Zásady organizace výstavby	17
B. 8.1	Technická zpráva	17
B. 8.3	Harmonogram výstavby	21
B. 8.4	Schéma stavebních postupů	22
B. 8.5	Bilance zemních hmot	22

Přílohy:

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze
B.4 Provozní a dopravní technologie
B.6 vliv stavby na životní prostředí
Plán BOZP
Dopravní značení

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na jednokolejné regionální železniční trati č. 302A Valašské Meziříčí (mimo) – Frýdek Místek (mimo) dle prohlášení o dráze. Železniční přejezdy se nachází na křížení uvedené železniční tratě v km 83,239 (P7349) a v km 83,893 (P7350) s komunikací MK/D1 – místní komunikace-pěší a obytné zóny. Drážní doprava na trati Valašské Meziříčí – Frýdek Místek je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Předpis pro zjednodušené řízení drážní dopravy. Železniční trať je jednokolejná neelektrizovaná.

Stavba bude realizována na pozemcích Správy železnic.

Stavební pozemek v majetku Správy železnic je ve stávajícím stavu využíván k provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso dráhy.

b) Údaje o souladu 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 Lichnov.

Doklady o pořízení územních plánů jsou uloženy na obecních úřadech dotčených obcí, kde je možné do nich nahlížet.

Stavba je situována na plochu dopravní infrastruktury – drážní doprava (DZ).

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

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využití území

V době zpracování projektové dokumentace nebyly známy žádné výjimky z obecných požadavků na využití území.

d) Informace o zohlednění podmínek vyplývajících ze závazných stanovisek dotčených orgánů

Dokumentace je zpracována v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází na okraji CHKO Beskydy.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba neleží v záplavové území. Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.

g) Vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby, vliv stavby na okolí se nemění. Stavbou nebudou narušeny stávající odtokové poměry daného území.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení křovin

Stavba předpokládá kácení náletových dřevin v rozsahu běžné údržby v okolí železniční tratě.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu, nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nevyžaduje zábor zemědělského půdního fondu, ani zábor pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu se nemění, zůstává stávající bez úprav.

k) **Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**

Stavba je navržena jako samostatná, nemá podmiňující, ani vyvolané stavby.

Stavba je navržena v koordinaci se stavbami:

" Výstavba PZS v km 80,946 (P7346) a rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7347 v km 81,140 trati Ostrava – Valašské Meziříčí"

„Aktualizace studie proveditelnosti Ostrava – Valašské Meziříčí, Frýdek-Místek – Český Těšín / Třinec, Frýdlant nad Ostravicí – Ostravice a Studénka – Veřovice"

Z důvodu omezení provozu drážní dopravy je vhodné realizovat stavbu současně se stavbou " Výstavba PZS v km 80,946 (P7346) a rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7347 v km 81,140 trati Ostrava – Valašské Meziříčí".

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje a provádí

k.ú. Lichnov					
p.č.	LV	Výměra (m ²)	Druh pozemku	vlastník	právo hospodařit
2205	371	37429	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic, státní organizace
2206/1	371	25403	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic, státní organizace
2143/1	10001	1687	Ostatní plocha / komunikace	Obec Lichnov	
2132/2	10001	18	Ostatní plocha / komunikace	Obec Lichnov	
575/1	133	2232	trvalý travní porost	Jalůvka Jiří	-
k.ú. Frenštát pod Radhoštěm					
4497	1177	4082	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic, státní organizace
4498/1		53258	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic, státní organizace
st. 3700	1177	37	zstavěná plocha. Nádvoří	Česká Republika	Správa železnic, státní organizace
4498/21	5838	27553	Ostatní plocha / dráha	České dráhy, a.s.	-
4465/1	10001	1669	Ostatní plocha / komunikace	Město Freštát pod Radhoštěm	-

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné, nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nevzniká nutnost podání návrhu na nová ochranná pásma, protože je stavba součástí dráhy, která má již stanovené ochranné pásmo, které se stavbou nemění.

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 železničního svršku, přejezdové konstrukce, zabezpečovacího zařízení, včetně vazební kabelizace a elektrické přípojky.

b) Účel užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku zadavatele s cílem pro zvýšení bezpečnosti železniční i silniční dopravy provést rekonstrukci stavební části železničního přejezdu a výměny stávající technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení za novou.

c) Trvalá, nebo dočasná stavba

Trvalá stavba

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. Traťová rychlost zůstává stávající (60 km/h), do budoucna se předpokládá zvýšení rychlosti (80km/h).

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby

Na základě žádosti o změně způsobu zabezpečení přejezdu bylo vydáno drážním úřadem rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. 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.

f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů, k dokumentaci pro územní řízení, jsou projektem řešeny a respektovány. Jsou řešeny v jednotlivých provozních souborech.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba je součástí dráhy a vztahuje se na ni ochrana dle zákona č. 266/1994 Sb o drahách.

h) Základní bilance stavby

Stavba bude napojena na stávající inženýrské sítě. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci, základní bilance stavby se nemění.

i) Základní předpoklady výstavby

Jedná se o stavbu menšího rozsahu, která bude prováděna oprávněnou stavební firmou. Stavební firma bude vybrána na základě výběrového řízení investora.

Stavba bude probíhat v jednom časovém úseku bez přerušení. Stavba je navržena jako samostatná. Předpokládaná realizace v průběhu roku 2021.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu

Přejezdové zařízení je zařízením UTZ. Před aktivací bude provedena technicko-bezpečnostní zkouška zařízení a vydán průkaz způsobilosti. Zařízení bude podrobeno zkušebnímu provozu v délce 6 měsíců.

k) Orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady do 30 mil. Kč.

B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Nové reléové domky typově z lehčeného betonu s valbovou střechou budou umístěny na pozemku investora stavby poblíž železničního přejezdu. Stavba nenaruší stávající vzhled okolní krajiny ani zástavby.

B. 2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení

Stavba obsahuje přejezdové zabezpečovací zařízení dvou přejezdů P7349 a P7350. V případě obou zmíněných v rozsahu tří světelných skříní bez závor. Technologie umístěná do reléových domků o rozměrech 3x2m. Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Dále stavba obsahuje rekonstrukci svršku obou přejezdů, rekonstrukci přípojky NN a výměnu drážní sdělovací a zabezpečovací kabelizace v délce 3 km.

Celá stavba je rozdělena do PS a SO (členění dle vyhl. č. 146/2008 Sb.):

Technologická část:

Zabezpečovací zařízení

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 83,239

PS 03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 83,893

Stavební část:

Inženýrské objekty

SO 01 Železniční svršek km 83,239

SO 02 Přejezdová konstrukce v km 83,239

SO 03 Železniční svršek km 83,893

SO 04 Přejezdová konstrukce km 83,893

Trakční a energetická zařízení

SO 05 Elektrická přípojka PZZ v km 83,239

SO 06 Elektrická přípojka PZZ v km 83,893

Pozemní stavební objekty

SO 07 Reléový domek PZS v km 83,239

SO 08 Reléový domek PZS v km 83,893

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody
Nejsou žádné zvláštní či doplňující požadavky na zdroje energií.

c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob
nakládání s vyzískaným materiálem

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.

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.

Demontovaný materiál bude uložen na skládku v určených prostorech investora, po provedené kategorizaci investorem materiál, který nebude určen k dalšímu využití, bude zneškodněn zhotovitelem stavby v souladu s výše uvedenými zákony a předpisy v oblasti odpadového hospodářství.

B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční přejezd nebude vzhledem k poloze v extravilánu obce vybaven zařízením pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu.

B. 2.5 Bezpečnost při užívání 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 Správy železnic a.s., spolu s dopravními a návěstními předpisy Správy železnic a.s.

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 Správy železnic a.s.

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

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. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

a) Popis stávajícího stavu

Železniční trať Valašské Meziříčí (mimo) – Frýdek Místek (mimo) je jednokolejná trať nezávislé trakce. Přejezd v km 83,239 (P7349) představuje křížení jednokolejné železniční trati s MK/D1 – místní komunikace-pěší. Přejezd v km 83,893 (P7350) představuje křížení jednokolejné železniční trati s MK/D1 – místní komunikace-pěší.

V současném stavu je přejezd P7350 zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným, typu VÚD JZ 800 00 PZS 3SBI se dvěma výstražníky. Činnost PZS je v obou směrech automatická v závislosti na jízdě vlaku, PZS je ovládáno prostřednictvím počítačů náprav. Provozní stavy indikovány na St2 ŽST Frenštát pod Radhoštěm. Napájení je z veřejné sítě.

Přejezd P7349 je v současné době zabezpečen dopravním značením A32a výstražný kříž pro přejezd jednokolejný a zároveň P06 stůj dej přednost v jízdě.

b) Popis navrženého řešení

PS-01 Kabelizace a vazby na SZZ

Vazební kabelizace ze směru z Veřovic, bude navazovat na nově položenou kabelizaci ze současně probíhající stavby „Výstavba PZS v km 80,946 (P7346) a rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7347 v km 81,140 trati Ostrava – Valašské Meziříčí“. V rámci stavby bude zřízena kabelová trasy od přejezdu P7348 v km 82,518 po St2 v km 86,032 Frenštát pod Radhoštěm. Kabelizace bude provedena ze stíněných kabelů z ohledem plánované elektrifikace trati. Trubky pro optické kabely nebudou pokládány, v dotčeném úseku již jsou zřízeny optické kabely. Součástí kabelizace budou kabely pro počítače náprav, vazební kabelizace s rezervou pro AH a sdělovací kabel.

Pro zabezpečení všech přejezdů na trati se předpokládá rychlost 80 km/h, spouštěcí body přejezdů tedy budou umístěny s ohledem na tuto rychlost. Spouštění přejezdů bude spočítáno na 60km/h s odložením spuštění výstrahy. U stávajícího přejezdu P7352 bude položena rezerva kabelu pro případné přesunutí spouštění přejezdu na 80km/h.

PS-02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 83,239 (P7349)

Dle rozhodnutí Drážního úřadu bude přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se dvěma stožáry výstražníků. Stožáry budou osazeny celkem třemi výstražníky A1, A2, B. Jsou požadovány LED výstražníky. Vnitřní část nového zabezpečovacího zařízení reléového typu bude umístěna do technologického domku. Reléový domek a stožár výstražníku B budou situovány na pozemek Správy železnic parc. č. 2205. Pro detekci železničních vozidel budou použity počítače náprav. Společná ústředna počítačů náprav pro oba přejezdy bude umístěna v tomto domku s rezervou pro PZS km 82,518. Bude položena kabelizace mezi technologickým objektem a prvky zabezpečovacího zařízení. Pohotovostní, bezvýlukový a bezanulační stav PZZ bude zapracován do odjezdových návěstidel ŽST Frenštát pod Radhoštěm a ŽST Veřovice. Indikační a ovládací prvky v plném rozsahu budou zapracovány do kolejové desky v St2.

PS-03 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 83,893 (P7350)

Dle rozhodnutí Drážního úřadu bude přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se dvěma stožáry výstražníků. Stožáry budou osazeny celkem třemi výstražníky A1, A2, B. Vnitřní část nového zabezpečovacího

zařízení reléového typu bude umístěna do technologického domku. Releový domek a oba stožáry výstražníků budou situovány na pozemku Správy železnic, státní organizace, parc. č. 2206/1. Součástí dokumentace bude přemístění RD ve kterém bude umístěna nová technologie PZS.

Pohotovostní, bezvýlukový a bezanulační stav PZZ bude zapracován do odjezdových návěstidel ŽST Frenštát pod Radhoštěm a ŽST Veřovice. Indikační a ovládací prvky v plném rozsahu budou zapracovány do kolejové desky v St2. Stávající izolované styky budou zrušeny.

c) Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - výpočty jsou součástí technické zprávy PS02 a PS03 části D.1.

B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) Stručný popis stávajícího stavu

Jedná se o jednokolejné neelektrifikované přejezdy.

Přejezd P7350 v km 83,893 spadá do k. ú. Lichnov u Nového Jičína je zabezpečen světelným zabezpečovacím zařízením PZS 3SBI. Přejezdová konstrukce má délku 9 metrů a je celopryžová typu Strail s vnitřními a vnějšími panely s opěrnými zídками. Úhel křížení je 50°. Vpravo je prahová vpust', která odvádí dešťové srážky z místní komunikace. Kolejový rošt je tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8 s žebrovými podkladnicemi. Stávající traťová rychlost 60km/h.

Přejezd P7349 v km 83,239 spadá do k. ú. Lichnov u Nového Jičína je zabezpečen výstražnými křížky A32a a dopravní značkou P6 Stop. Přejezdová konstrukce má délku 7,2m a je celopryžová typu Strail s vnitřními a vnějšími panely s opěrnými zídками. Úhel křížení je 60°. Vpravo je prahová vpust', která odvádí dešťové srážky místní komunikace. Kolejový rošt je tvořen kolejnicemi S49 na betonových pražcích SB8 s žebrovými podkladnicemi. Stávající traťová rychlost 60km/h.

b) Stručný popis navrženého řešení

SO-01 Železniční svršek přejezdu v ev. km 83,239

Přejezd se nachází v přímé. Kolejový rošt v délce 25 m, bude tvořen kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích typu B91S s bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením „u“. Upevňovadla pod konstrukci budou v antikorozi úpravě. Kolejové lože bude navržené v souladu s předpisem SŽDC S3 v hlavních kolejích na betonových pražcích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce v místě přejezdu jako zapuštěné. Stávající traťová rychlost 60 km/h bude zvýšená na 80 km/h a bude odpovídat projektu GPK zpracovaným SŽG v roce 2017.

Rekonstrukce železničního spodku včetně jeho odvodnění není předmětem zadání, a tudíž se nepočítá s jeho řešením v projektové dokumentaci.

SO 02 Přejezdová konstrukce km 83,239

Přejezdová konstrukce bude zhotovena s celopryžových panelů (vnějších a vnitřních) uložených na kovových nosnících spočívajících na závěrných zídkách tvaru T. Živičná vozovka je vpravo přejezdu rozšířena tak, aby minimální volná šířka komunikace na přejezdu byla 5 m. Niveleta přejezdové komunikace bude upravena podle ČSN 73 6380 v potřebných délkách pro napojení minimálních zakružovacích oblouků na stávající stav. Celková délka upravované přejezdové vozovky je cca 26,5 m.

SO 03 Železniční svršek přejezdu v ev. km 83,893

Kolejový rošt v délce cca 25 m bude tvořen kolejnicemi 49E1 na betonových pražcích typu B91S s bezpodkladnicovým upevněním a rozdělením „u“. Upevňovací pod konstrukci budou v antikorozi úpravě. Kolejové lože bude navrženo v souladu s předpisem SŽDC S3 v hlavních kolejích na betonových pražcích 350 mm pod spodní ložnou plochou pražce v místě přejezdu jako zapuštěné. Přejezd se nachází v oblouku $r = 325$ m s velkým stávajícím převýšením 131 mm. Stávající traťová rychlost 60 km/h bude zvýšená na 75 km/h ($V_{130}=80$ km/h) a bude odpovídat projektu GPK zpracovaným SŽG v roce 2017.

SO 04 Přejezdová konstrukce v km 83,893

Přejezdová konstrukce bude zhotovena s celopryžových panelů (vnějších a vnitřních) uložených na kovových nosnících spočívajících na závěrných zídkách tvaru T. Niveleta přejezdové komunikace bude upravena podle ČSN 73 6380 v potřebných délkách pro napojení minimálních zakružovacích oblouků na stávající stav. Celková délka upravované nivelety přejezdové vozovky je cca 34,2 m. Dojde k rekonstrukci prahové vpusti vpravo od přejezdu a reprofilaci navazujících drážních příkopů.

SO 05 Elektrická přípojka PZZ v km 83,239

Předmětem tohoto SO je vybudování nové 3-fázové elektrické přípojky NN pro napájení technologie nového PZS přejezdu v km 83,239. Místem napojení bude nová přípojková skříň HDS umístěná na hranici drážního pozemku p.č. 4497, která bude vybudována v předstihu provozovatelem distribuční soustavy (PDS), tj. ČEZ Distribuce, a.s. na jeho náklady na základě podané žádosti o zřízení nového odběrného místa.

Ze skříně HDS bude vyveden napájecí kabel elektrické přípojky ukončený v elektroměrové skříni RE v plastovém pilíři, která bude umístěna u nového RD přejezdu v km 83,239. Nová technologie PZS přejezdu v km 83,239 bude napojena ze skříně jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy (SSP) v plastovém pilíři umístěné vedle skříně RE u nového RD.

Pro možnost napájení nového RD přejezdu v km 83,239 z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude zboku společné skříň SSP (resp. skříň jističů RJ) u nového RD přejezdu v km 83,239 instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE).

Nouzové vypnutí napájení přívodu pro nový RD přejezdu v km 83,239 bude zajištěno ve skříni RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

SO 06 Elektrická přípojka PZZ v km 83,893

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce stávající 1-fázové elektrické přípojky NN pro současné PZS VÚD přejezdu v km 83,893 na 3-fázovou a její využití pro napájení technologie nového PZS tohoto přejezdu. Místem napojení bude stávající přípojková skříň HDS na koncovém betonovém sloupu JB v blízkosti přejezdu, která bude provozovatelem distribuční soustavy (PDS), tj. ČEZ Distribuce, a.s. v předstihu a na jeho náklady přezbrojena pro 3-fázovou přípojku.

Ze skříň HDS bude vyveden nový napájecí kabel elektrické přípojky ukončený v nové elektroměrové skříni RE v plastovém pilíři, která bude umístěna u nového RD přejezdu v km 83,893. Nová technologie PZS přejezdu v km 83,893 bude napojena ze skříň jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříň pro přejezdy (SSP) v plastovém pilíři umístěné vedle skříň RE u nového RD.

Pro možnost napájení nového RD přejezdu v km 83,893 z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude zboku společné skříň SSP (resp. skříň jističů RJ) u nového RD přejezdu v km 83,893 instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE).

Nouzové vypnutí napájení přívodu pro nový RD přejezdu v km 83,893 bude zajištěno ve skříni RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

SO 07 Reléový domek PZS v km 83,239

Předmětem tohoto SO je výstavba nového reléového domku pro nově budovaný přejezd PZS v km 83,239 P7349. Dle rozhodnutí Drážního úřadu bude zřízen nový objekt pro umístění technologie o rozměrech 3x2m. Technologický domek dle těchto TP jsou vyrobené z lehčeného betonu. Konstrukce domků je odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu. RD je určen pro instalaci technologického zařízení dle ČSN 34 2600 , tabulka 1, prostředí „Uvnitř zděných budov, v nevytápěných místnostech“, kdy teplota uvnitř domku neklesne pod -5 °C a nevystoupí nad +35 °C.

SO 08 Reléový domek PZS v km 83,893

Předmětem tohoto SO je přesunutí stávajícího reléového domku pro jeho nevyhovující usazení z důvodů rozhledových poměrů pro přejezd PZS v km 83,239 P7349. Domek bude umístěn dle v.č. 0121.

B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Reléový domek (RD) u přejezdů tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V RD budou pouze dva malé otvory pro účely větrání (jeden otvor s větrákem, druhý nasávací se žaluziemi). RD bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V RD bude umístěno elektrické zařízení. EPS zřizována nebude. V objektu s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Reléový domek

je dle ustanovení § 2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg). Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k reléovému domku, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného reléového domku. Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude výše uvedeným ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:

1. Hodnoty požární odolnosti:
 - podlaha: požární odolnost REI 30 minut
 - stěna: požární odolnost REI 30 minut
 - strop: požární odolnost REI 30 minut
 - dveře: požární odolnost EI 30 DP1
2. Konstrukční systém – nehořlavý, popř. smíšený s obvodovými konstrukcemi DP1.
3. Vnější zateplení objektu bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).
4. Chování při vnějším požáru:
 - střešní krytina v systémové skladbě Broof(t1) podle ČSN EN 13 501-5, v případě umístění domku v požárně nebezpečném prostoru jiného objektu popř. v lesním porostu v systémové skladbě Broof(t3),
 - okolí do vzdálenosti 5 m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek,
 - příjezdová komunikace pro požární techniku do vzdálenosti min. 20 m od objektu.

Pokud bude do objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do

objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

Konstrukce (bez požárně dělicí funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy

až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělicími konstrukcemi řešit v souladu

s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

Prostupy rozvodů a instalací požárně dělicí konstrukcí musí být utěsněny v souladu s požadavky ČSN 73 0810. Požární ucpávky budou označeny alespoň z jedné strany štítkem obsahujícím informace o:

- a) požární odolnosti,
- b) druhu nebo typu ucpávky,
- c) datu provedení,
- d) firmě, adrese a jméně zhotovitele,
- e) označení výrobce systému.

Z označení ucpávek štítkem musí být patrné její umístění a musí souhlasit s označením

v dokumentaci skutečného provedení stavby. Budou-li prostupy zakryty konstrukcí, bude v konstrukci realizován kontrolní otvor s označením. Při montáži požárně bezpečnostního zařízení (požární ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce.

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob

k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění V RD se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V RD se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy na zařízení.

Stavební činností nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

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

B. 2.10 Hygienické řešení stavby

Hygienické požadavky se s ohledem na charakter stavby neuvažují, stavba neovlivní nijak zásadně okolí. Stavba sama negeneruje žádný provoz, zvyšuje bezpečnost provozu.

B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Na staveništi nebylo provedeno radonové měření

b) Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum a monitoring bludných proudů nebyl proveden. Významné namáhání bludnými proudy se nepředpokládá.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Namáhání technickou seizmicitou (např. trhačími pracemi, dopravou, průmyslovou činností, pulzujícím vodním proudem apod.) se v okolí stavby nepředpokládá.

d) Ochrana před hlukem

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci, zvýšení úrovně hluku se nepředpokládá.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v povodňové oblasti.

f) Ostatní účinky

Ostatní účinky se nepředpokládají.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojení místa technické infrastruktury

Stavba vyžaduje pouze napojení na elektrickou přípojku. Místem napojení bude stávající přípojka.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

Stavbou se nemění.

c) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření

Dopravní řešení se stavbou nemění.

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

Viz. samostatná zpráva B.4.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V rámci stavby nejsou navrženy žádné zásadní terénní úpravy. Dotčená zeleň, bude po dokončení stavby uvedena do původního stavu (dosypána, urovnána, zaseta nová tráva).

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany

Viz. samostatná zpráva B.6.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Navržená stavba bude v průběhu výstavby zabezpečena dle daných platných předpisů proti pohybu nepovolaných osob. Dokončená stavba a provoz ochrany obyvatelstva nevyžaduje. Stavbou dojde k zvýšení bezpečnosti železničního i silničního provozu.

B.8 Zásady organizace výstavby

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky

č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení

a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Především určí požadavky, které závisí

na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky Směrnice SŽDC č. 56 o požární bezpečnosti při svařování.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZSP SŽ

- JPO Ostrava, Skladištní 25, 702 00 Ostrava - Přívoz, nepoplachové č. tel. 972 762 006, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze."

B. 8.1 Technická zpráva

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

Staveniště bude zajištěno dodávkou elektrické energie a vody ze stávajících rozvodů.

Dodavatel stavby si smluvně zajistí požadovaný odběr energií a dohodne detailní způsob staveništního odběru s investorem, případně i s příslušným správcem sítě.

b) Odvodnění staveniště

Při realizaci stavby nedojde k

c) **Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Pro odběr elektřiny během stavby bude využito stávající elektrické přípojky. Dopravní obslužnost stavby bude zajištěna po stávajících komunikacích.

d) **Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod.

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

Stavba ve všech svých částech nemá negativní vliv na životní prostředí. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky, památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

Stavbou nedojde ke kácení vzrostlé zeleně. V dílčích částech nové kabelové trasy bude potřebné provést vyřezání náletových křovin. Stavba nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Během výstavby dojde k časově omezenému nárůstu hladiny hluku a může dojít ke zvýšení prašnosti během zemních prací. Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku nepřesáhly hygienické limity hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech v denní době, stanovených v § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nežádoucími účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s přílohou č.3, části B tohoto nařízení vlády. Hodnoty prašnosti nesmí přesahovat hodnoty obvyklé u staveb 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. Případný únik ropných látek bude řešen ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem a příslušnými orgány státní správy.

f) **Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Trvalý zábor staveniště je vymezen vnějšími hranicemi stavebních pozemků. Bude-li to nutné, vzniknou dočasné zábory na přilehlých okolních pozemcích, zejména v průběhu zemních prací pro dočasné uložení s manipulovaný materiálem. Dočasné zábory budou co nejmenšího rozsahu po dobu nezbytně nutnou a budou předem domluveny s příslušným vlastníkem pozemku a správcem sítě.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Po dobu realizace stavební části, zejména SO 01, 02 a 03, bude zajištěna bezbariérová obchozí trasa staveniště pro pěší.

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

Odpady, které vzniknou při stavbě, budou v souladu se zákonem č.154/2010 Sb. o odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy s ním souvisejícími likvidovány na stavbě, odvozem do sběrných surovin nebo na skládku k tomu určenou.

i) Bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin

Zemní práce budou prováděny v potřebném rozsahu pro zhotovení konstrukcí přejezdu a zřízení kabelové trasy. Předběžně se nepředpokládá nutnost přísunu nebo deponie zeminy. Výkopek ze základů bude znovu použit na násypy kolem stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Při provádění stavby se musí brát v úvahu okolní prostředí. Je nutné dodržovat všechny předpisy a vyhlášky týkající se provádění staveb a ochrany životního prostředí a dále předpisy o bezpečnosti práce. V průběhu realizace budou vznikat běžné staveništní odpady, které budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Realizační firma nebo osoby angažované v realizaci stavby budou užívat mobilní WC. S veškerými odpady, které vzniknou při výstavbě a provozu objektu, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 154/2010 Sb. O odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy souvisejícími vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. a č. 383/2001 Sb. Obaly stavebních materiálů budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou dopravní prostředky při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Skladovaný prašný materiál bude řádně zakryt a při manipulaci s ním bude pokud možno zkrápěn vodou, aby se zamezilo nadměrné prašnosti.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Viz. samostatná zpráva „Plán BOZP“.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba nezasahuje do částí chodníků v těsné blízkosti přejezdu.

m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Stavba nevyžaduje stanovení speciálních podmínek.

n) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Při zásobování staveniště bude respektován provoz veřejné dopravy a chodců. Po dobu rekonstrukce nebude zřízena objízdná trasa.

o) Postup výstavby, rozhodující termíny, postupné uvádění do provozu
Celá stavba tvoří jeden funkční celek. Při realizaci stavby se předpokládá následující postup výstavby:

Budou provedeny následující práce:

- zřízení kynety pro pokládku kabelizace dle PS01
- položení chráničků pod tratí a pozemními komunikacemi dle požadavku jednotlivých PS a SO
- pokládka kabelizace dle PS01
- zaměření skutečné polohy kabelů a zához kynety dle PS01
- instalace venkovní technologie PZS dle PS02 a PS03
- úprava el. přípojky do RD PZS dle SO05 a SO06
- provede se rekonstrukce železničního svršku dle SO01, SO03
- rekonstrukce přejezdové konstrukce dle SO02 a SO4
- demontáž rušených technologických komponentů stávajícího zařízení dle PS01, PS02, PS03

zahájení stavby: červen 2021

ukončení stavby: červenec 2021

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Z hlediska výluky veřejné dopravy je možné stavbu rozdělit na dvě základní části. Část s možností provádění stavby bez vlivu na silniční a železniční dopravu a část provádění stavby za výluky silniční a železniční dopravy.

Provozní soubory a stavební objekty, které budou prováděny v době konání částečného omezení železniční dopravy dle předpisů provozovatele dráhy. Jedná se o stavební činnosti dle PS01, PS02, PS03, SO01, SO02, SO03, SO04.

Stavební objekty související s úpravou kolejí, přejezdové konstrukce a odvodnění včetně napojení přejezdové konstrukce na stávající stav SO01, SO02, SO03, SO04 lze provést pouze při přerušení provozu koleje a MK/D1 – místní komunikace-pěší a obytné zóny křižující přejezd. Dokončovací práce a práce související s pokládkou kabelových tras a montáže technologických zařízení lze provést za provozu s dodržením příslušných bezpečnostních opatření.

Popis činností v době konání nepřetržité výluky traťové koleje.

Stavební práce na SO01 až SO04 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ❑ 5 denní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ❑ 5 dnů nepřetržitého uzavření komunikace III./42825 v místě přejezdu

Přípravné práce před vyloučením silniční a železniční dopravy

- Předmontáž nových kolejových polí
- Vytýčení inženýrských sítí
- Zřízení objízdné trasy

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry

- postavení dopravního značení objížděné trasy
- odstranění přejezdové konstrukce, odfrézování živичného krytu do navržených vzdáleností, odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku
- zřízení kolejového svršku vč. koleje
- výměna kolejnic za 49E1 na stávajících pražcích
- podbití koleje GPK
- svaření bezстыkové koleje
- vybudování pryžové přejezdové konstrukce v ev. km 83,239 a v ev. km 83,893
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živичného krytu v projektem navržených úsecích pozemní komunikace
- rekonstrukce vodorovného dopravního značení
- zrušení dopravního značení objížděky

Práce po ukončení výluky traťové koleje /obnovení provozu na místní komunikaci

- Demontáž kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora
- Konečné úpravy
- Geodetické práce (zaměření skutečného provedení stavby)

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy SŽDC, OTP, TKP, ZTKP a ve shodě s technologickými předpisy schválenými investorem nebo jeho stavebním dozorem.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění budou před zavedením zkušebního provozu provedeny technickobezpečnostní zkoušky, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah (hlava třetí).

Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Jednotlivá zařízení staveniště budou umístěna na pozemcích investora stavby. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému zatěžování okolí stavby, ke znečišťování komunikací, ovzduší, vod, k omezení přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům.

B. 8.3 Harmonogram výstavby

Po předání staveniště si zhotovitel požádá o vytyčení podzemních inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců a to nejpozději 14 dnů před zahájením zemních prací. Po dokončení výstavby objížděné trasy bude zahájena výluka traťové koleje a vypnutí stávajícího PZS. Budou provedeny práce na rekonstrukci železničního přejezdu dle SO01,02,03,04 a souběžně budou probíhat práce na montáži technologické části dle PS01, PS02 a PS03. Případné škody vzniklé v průběhu prací na stávajících funkčních

zařízeních dráhy hradí zhotovitel prací. Po ukončení stavby budou všechny prostory uvedeny do původního stavu.

Se vzniklým odpadem je zhotovitel povinen naložit dle příslušných zákonů a vyhlášek. Vznik ekologicky závadného odpadu se nepředpokládá.

Nově položené kabelové trasy budou geodeticky zaměřeny. Při pokládce kabelů je nutno dodržovat platné normy a předpisy SŽDC s.o.. Stavba nemá výrobní charakter a neklade požadavky na zdroje surovin, energie, vody a likvidace odpadů.

Po vypnutí stávajícího technologického zařízení PZS bude provedena jeho demontáž. Stávající technologické zařízení bude po demontáži předáno správci SSZT OŘ Olomouc ke kategorizaci a stanovení je ho dalšího případného využití.

Veškeré práce budou provedeny dle projektové dokumentace v souladu s ČSN a předpisy provozovatele.

Zhotovitel stavby zajistí veškeré práce potřebné pro uvedení ZZ – určených technických zařízení do provozu. Jde o provedení výchozí revize, provedení vlastního přezkoušení zhotovitelem, předá zařízení k přezkoušení odborné komisi, zajistí vydání protokolů právníkou osobou a požádá DÚ o vydání průkazu způsobilosti jednotlivých provozních souborů a uvedení ZZ do provozu.

B. 8.4 Schéma stavebních postupů

Vzhledem k rozsahu stavby nejsou stanoveny stavební postupy.

B. 8.5 Bilance zemních hmot

Vyzískaná zemní hmota a materiál nebude využita v dalších stavbách. Předpokládané malé množství vyzískané zemní hmoty nechá zhotovitel odstranit na nejbližší řízené skládce dle pokynů OÚ.

Vypracoval: Petr Janda
02/2020

Příloha

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze:

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

MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
ON	občasná návěst
PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový radiový systém
TR, TS	trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond

ZZ	Zabezpečovací zařízení
žkm	železniční kilometr
Žst, ŽST	železniční stanice

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