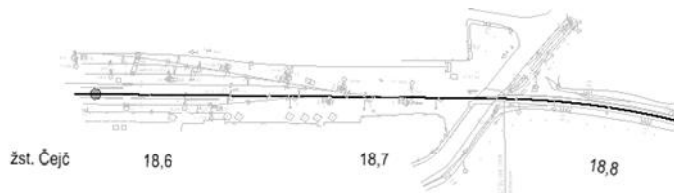




Orientační schéma:




Razítko oprávněné osoby:


Podpis:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	07.10.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Marian Kiss

Stavebník/investor:	Správa železnic, státní organizace	
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Zástupce investora:	Stavební správa východ	
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc	

Zhotovitel stavby:	SB projekt s.r.o.	
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín	
Kontakt:	T: 420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz	

Zhotovitel objektu:	SB projekt s.r.o.	
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín	
Kontakt:	T: 420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz	

Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel přílohy:
Ing. Marian Kiss	Ing. Marian Kiss	Ing. Marian Kiss	Šimon Rebenda

Název stavby/akce:		Doplnění závor na přejezdu P7152 v km 18,751 trati Zaječří - Hodonín		S-kód:	S622000468
				Zakázka:	2003197-01
Název části:		Souhrnná technická zpráva		Označení části:	B
Název objektu:				Číslo objektu/komplexu:	
Název přílohy:				Číslo přílohy:	
Název dílčí části přílohy:				Paré:	
Kraj:	Katastrální území:	TUDU:			
Jihomoravský	Čejč [618942]	2091 12			
Dokumentace:					
Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:		
DUSP	07.10.2021	A4	bez měřítka		

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobojekt:	Příloha:
S 6 2 2 0 0 0 4 6 8	_ D U S P	_ B X X X X X	_ X X X X X X X X X X	_ X X	_ X _ X X X _ 0 0 0

Prostor pro další informace

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	6
B. 2.3	Celkové technické řešení.....	6
B. 2.4	Bezbariérové užívání stavby.....	7
B. 2.5	Bezpečnost při užívání stavby.....	7
B. 2.6	Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	9
B. 2.7	Základní charakteristika stavebních objektů	10
B. 2.8	Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	13
B. 2.9	Úspora energie a tepelná ochrana	14
B. 2.10	Hygienické řešení stavby	14
B. 2.11	Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	14
B.3	Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu.....	15
B.4	Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	15
B.5	Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	15
B.6	Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany	15
B.7	Ochrana obyvatelstva.....	15
B.8	Zásady organizace výstavby	15
B. 8.1	Technická zpráva	16
B. 8.3	Harmonogram výstavby.....	20
B. 8.4	Schéma stavebních postupů.....	21
B. 8.5	Bilance zemních hmot	22

Přílohy:

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze

Tabulka odpadů

B.4 Provozní a dopravní technologie

B.6 Vliv stavby na životní prostředí

Plán BOZP

Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013

Inženýrsko – geologický průzkum

Přechodné a trvalé dopravní značení

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Stavba se nachází na jednokolejné regionální železniční trati Hodonín – Zaječí (číslo trati dle knižního řádu 255), dle prohlášení o dráze 2022: 729 00 Hodonín – Zaječí, tabulka č. 318C dle TTP. Železniční přejezd se nachází na křížení uvedené železniční trati v evidenčním km 18,751 (P7152) a silnice II. třídy č. 422. Drážní doprava na trati Hodonín – Zaječí je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. Železniční trať je jednokolejná neelektrizovaná.

Stavba bude realizována na pozemcích Správy železnic, státní organizace; Českých drah, a.s. a na pozemcích mimodrážních vlastníků. Jedná se o pozemky Jihomoravského kraje (hospodaření se svěřeným majetkem kraje: Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje).

Stavební pozemek Správy železnic, státní organizace 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 Čejč.

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

Stavba je situována na plochu dopravní infrastruktury (silniční – DS, drážní - DD).

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.

Podmínky stanovené ve vyjádřeních dotčených orgánů, vlastníků či správců technické infrastruktury a vedení budou při stavbě respektovány. Jednotlivé vyjádření jsou součástí dokladové části „H“.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba nezasahuje do chráněného území.

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

Stavba neleží v záplavovém 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 nepředpokládá kácení dřevin.

- 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 samostatná v koordinaci se stavbou Správy a údržby silnic Jihomoravského Kraje, p.o.k. „II/422 ČEJČ PRŮTAH“. PD zpracovává firma Laboro ateliér, s.r.o.

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

k.ú. Čejč					
p.č.	LV	Výměra (m ²)	Druh pozemku	vlastník	právo hospodařit
3307	1718	28535	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic, státní organizace
983		486	Zastavěná plocha a nádvoří		
981/4	1717	17985	Ostatní plocha / dráha	České dráhy, a.s.	
981/12		332	Ostatní plocha / jiná plocha		
3087	1018	588	Ostatní plocha / silnice	Jihomoravský kraj	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje
3088		19732			

- 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 kompletní rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu.

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, doplnění chodníku 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 včetně přejezdové konstrukce. Traťová rychlost zůstává stávající 50 km/h.

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

Na základě žádosti o změnu 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 společné povolení stavby dráhy, 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 v koordinaci se stavbou silnice II/422. Předpokládaná realizace v druhé polovině roku 2022.

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

Přejezdové zařízení je zařízením UTZ. Před aktivací bude provedena technickobezpečnostní zkouška zařízení a vydán průkaz způsobilosti. Zařízení bude podrobena 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

Nový reléový domek typově z lehčeného betonu se sedlovou střechou bude umístěn poblíž železničního přejezdu, vedle původního domku. 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 v rozsahu čtyř světelných skříní doplněných závorami přehrazujícími současně chodník i komunikaci. Technologie umístěná do reléového domku o rozměrech 3x3 m.

Nový reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Dále stavba obsahuje rekonstrukci přípojky NN, železničního spodku, svršku a přejezdové konstrukce včetně doplnění chodníku v místě přejezdu.

Celá stavba je rozdělena do PS a SO:

Technologická část:

Zabezpečovací zařízení

PS 11-01-31 PZS přejezdu P7152 v km 18,751

Sdělovací zařízení

PS 11-02-41 PZTS RD PZS v km 18,751

PS 11-02-91 Kamerový systém

Stavební část:

Inženýrské objekty

SK 11-10-01 Železniční svršek a spodek v km 18,751

SO 11-10-01 Železniční svršek v km 18,751

SO 11-11-01 Železniční spodek v km 18,751

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce v km 18,751

SO 11-21-01 Propustek v km 18,757

Trakční a energetická zařízení

SO 11-86-01 Elektrická přípojka PZZ

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. 541/2020 Sb. a v souladu s podrobnostmi nakládání s odpady, vyhl. č. 8/2021 Sb., 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 bude vzhledem k poloze v intravilánu obce vybaven zařízením pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu. Závorová břevna budou v místě přehrazení chodníků doplněna o zarážky slepecké hole.

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., SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorech a v prostorech železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací a SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorech Správy železnic, státní organizace.

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 SŽ Bp1 a SŽ Bp3, účinné od 1.1.2021. 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 SŽDC TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy SŽDC a předpisy SŽ.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230V resp. 400V. 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, státní organizace.

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 Hodonín - Zaječí je jednokolejná trať nezávislé trakce. Přejezd v km 18,751 (P7152) představuje křížení jednokolejné železniční trati se silnicí II/422.

V současném stavu je přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným typu AŽD 71 se čtyřmi výstražníky AŽD 97 bez závor. Kategorie přejezdu je PZS 3SNI dle ČSN 34 2650.

Kontrolní stanoviště PZS je umístěno v ŽST Čejč. Výstroj je v laminátovém domku. Technologie PZS je napájena ze SZZ TEST, náhradní napájení je zajištěno alkalickými bateriemi o kapacitě 120 Ah s dobíječem DS1-1000. Ovládání PZS zajišťují KO 3710 s přijímači EFCP2. Měření doby ztráty šuntu je realizováno soubory CAS, kmitání červených světél reléovým kmitačem. Kabely k výstražníkům, vazební a napájecí kabely jsou v nevyhovujícím stavu. PZS je vybaveno záznamovým zařízením B2000. U přejezdu se nachází venkovní telefonní objekt (VTO).

b) Popis navrženého řešení

PS 11-01-31 PZS přejezdu P7152 v km 18,751

Nově bude, dle rozhodnutí Drážního úřadu, přejezd zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným se čtyřmi stožáry výstražníků a čtyřmi světelnými skříněmi A, B, C, D doplněné o celé, dělené závory přehrazující chodník a komunikaci. Budou použity LED výstražníky a závory doplněné o LED zvýraznění.

Typ zařízení je vzhledem k okolním přejezdům požadován reléový. Vnitřní technologie bude umístěna do nového technologického objektu o rozměrech 3x3 m situovaného v blízkosti, původního objektu.

Pro detekci železničních vozidel budou nově ze směru od Mutěnic instalovány počítače náprav (celkem 5ks), místo stávajících KO, a to u náv. PŘL v km 19,501; u náv. L v km 19,100, dva kusy PN v blízkosti přejezdu a jeden v místě mezi Se1 a výhybkou č.1. Výstroj PN bude umístěna v reléové místnosti v ŽST Čejč. Pro PN nebudou využity stávající kabely, v rámci stavby bude položena nová kabelizace od km 19,800 do reléové místnosti v ŽST Čejč, zároveň v daném úseku bude položen nový traťový kabel a doplní se o 3ks HDPE trubek. Indikační a ovládací prvky budou zapracovány na JOP v ŽST Čejč.

Stávající zabezpečovací zařízení bude demontováno, včetně stávajícího technologického objektu PZS.

PS 11-02-41 PZTS RD PZS v km 18,751

V rámci PS bude zřízeno PZTS, které bude zajišťovat ostrahu vnitřní části reléového domku. Pro omezení falešných indikací budou periferie PZTS vždy zajišťovány dvěma nezávislými způsoby – dveřní dotek/pohybové čidlo. Oprávnění ke vstupu bude editovatelné odběratelem. Jako prostředek pro ověření identity pro vstup do objektu bude využit služební bezkontaktní průkaz SŽ.

PS 11-02-91 Kamerový systém

V rámci PS bude provedena příprava pro kamerový systém umožňující automatický dohled jízdy na červenou přes železniční přejezd. Podél silnice II/249 bude v obou směrech, cca 20 m před a za přejezdem, vybudována kabelová trasa s chráničkami pro budoucí možnou instalaci kamerového systému. V RD bude ponechána prostorová rezerva pro umístění vnitřní části kamerového systému.

c) Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - výpočty jsou součástí technické zprávy PS 11-01-31 části D.1.1.

B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

a) Stručný popis stávajícího stavu

- *svršek a spodek*: Pražce dřevěné; (rozdělení „u“ v přejezdu; rozdělení „c“ mimo přejezd; od km 18,714 do km 19,740); svršek tvaru E49, upevnění žebrové tuhé, svěrky ŽS4; upevňovadla bez povrchové antikoroziční úpravy. Zřízeno v červnu r. 2003, kdy byla provedena rekonstrukce přejezdu. Trať je v místě žel. přejezdu v pravostranném oblouku o R350 m se začátkem v km 18,714 a koncem v km 19,426. Maximální převýšení koleje je 57 mm. Těleso žel. spodku je bez zvláštních úprav; pod štěrkovým ložem jsou na zemní pláni položeny betonové panely. Není zřízeno odvodnění tělesa žel. spodku.

- *přejezdová konstrukce*: Přejezdová konstrukce živičná z asfaltového betonu; kolejnicový žlábek je vytvořen ze dvou kolejnic uložených na upravené podkladnici. Stavební délka přejezdové konstrukce je 9,29 m. Konstrukce byla vložena v červnu r. 2003, kdy byla provedena rekonstrukce přejezdu. V současném stavu je přejezd bez chodníku.

- *propustek*: Trubní propustek o otvoru DN 400 převádí trať přes silniční příkop. Na vtoku i výtoku je tvořen šikmými čely. Terén na vtoku je směrem na Hodonín zajištěn cihelnou zídou, směrem na Zaječí (k silnici) je opevnění kamenem, dno vtoku je odlážděno. Vedle výtokového čela se nachází zděná jímka, svah odtoku u silnice je opevněn kamenem, v tom se nachází základ výstražníku.

- *napájení*: Stávající technologie PZS přejezdu v km 18,751 je v současnosti napájena 1-fázovou elektrickou přípojkou NN v síti IT (napájecí kabel je vyveden za oddělovacím transformátorem) z rozvodů SZZ v ŽST Čejč, ze stojanu ve stávající reléové místnosti.

b) Stručný popis navrženého řešení

SO 11-10-01 Železniční svršek v km 18,751

Stavební objekt SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 25m (km 18,733 600 - 18,758 600). Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku rekonstrukce železničního svršku 25m včetně výběhů.

Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku - kolejnice tv.49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění „K“); rozdělení pražců „u“, tuhé upevnění, v místě přejezdu upevňovadla s antikorozní úpravou. V rekonstruovaném úseku 25m je navrženo nové kolejové lože v tl. 0,35m pod ložnou plochou betonového pražce.

V úseku rekonstrukce je kolej v přechodnici směrového oblouku o $R=345m$, $D=57mm$, kolej klesá ve sklonu 0,064‰ – navržené řešení vychází a respektuje Projekt osy koleje SŽ, Správa železniční geodézie. Kolej je stykovaná, maximální traťová rychlost $50kmh^{-1}$.

Navržené řešení stavby si nevyžádá osazení nové výstroje trati.

Rámci tohoto stavebního objektu budou zrušeny 4ks stávajících izolovaných styků v km 19,100 a 19,493. V km 19,100 budou nahrazeny vevařenou kolejnicovou vložkou délky 4m, v km 19,493 budou nahrazeny kolejnicovou spojkou s vodivým propojením.

SO 11-11-01 Železniční spodek v km 18,751

Stavební objekt SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 18,751 zahrnuje sanaci železničního spodku, vybudování zesílené konstrukce pražcového podloží v km 18,733 600 – 18,758 600 a vybudování podpovrchového odvodňovacího systému od km 18,733 600 s vyústěním do výtoku rekonstruovaného propustku v km 18,757.

Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo pod přejezdem a v přechodových oblastech na úseku 25m v celkové tloušťce 500mm.

Navržená skladba ZKPP vychází z požadavků předpisu SŽ S4 a dle výsledku IGP - štěrkodrt' fr. 0/32mm, kamenivo fr. 0/63mm s použitím separační geotextilie a geomřížoviny.

Vlastní posouzení na promrzání a únosnost je uvedeno v geotechnické zprávě (příloha souhrnné části B).

V km 18,733 600 – 18,754 000 je navrženo odvodnění pláně tělesa železničního spodku, konstrukčních vrstev a zemní pláně trativody a šachtami Šv1 a Špk2 s vyústěním do výtoku železničního propustku. Odvodňovací zařízení je navrženo vlevo trati ve směru stoupající kilometráže. Sklon trativodů je min 5‰ (Šv1 – Špk2 – propustek). Koncová šachta Špk2 s kalovým prostorem 0,30m zachytí hrubé nečistoty a má odkalovací funkci.

Odvodnění srážkové vody z povrchu pozemní komunikace mimo železniční přejezd řeší projektová dokumentace na rekonstrukci silnice II/422.

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce v km 18,751

Stavební objekt SO 11-13-01 – Přejezdová konstrukce v km 18,751 zahrnuje rekonstrukci stávající přejezdové vozovky (pokládka pryžové přejezdové konstrukce) včetně jejího rozšíření pro převedení jednostranného chodníku na straně žst. Čejč, výškovou úpravu pozemní komunikace po hranici nebezpečného pásma přejezdu a přilehlého chodníků v požadovaném rozsahu.

Identifikační číslo přejezdu P7152.

Jednokolejný přejezd v km 18,751 převádí silnici č. II/ 422 silniční km 41,416, směr Kyjov – Čejč – Valtice.

V km 18,751 je navržena přejezdová /přechodová konstrukce celopryžová se závěrnou zídou tv. T pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích (délka 2,42m; tuhé upevnění „K“) včetně ochranných náběhů.

Stavební šířka pryžové přejezdové konstrukce je celkem 12,6m, šířka přejezdu je 10,46m. Přejezd převádí pozemní komunikaci min. šířky 6,6m a přilehlý jednostranný chodník na straně žst. Čejč šířky 2,0m; délka přejezdu mezi výstražníky 11,2m (dle projektované polohy výstražníků).

Úprava nivelety silnice II/422 je navržena do vzdálenosti 2,5m kolmo od osy koleje na obě strany. Komunikace pro pěší z betonové dlažby bude provedena ve směru do centra obce na vzdálenosti cca 29m, ve směru do Čejkovic na vzdálenosti cca 13m – vztaheno k závěrné zídce pryžové přejezdové/přechodové konstrukce.

Tento stavební objekt zahrnuje provedení bezpečnostního a varovného značení na chodníku dle vyhlášky 398/2009Sb. v aktuálním znění.

V době zpracování DUSP je zpracovaná projektová dokumentace na rekonstrukci pozemní komunikace „II/422 ČEJČ PRŮTAH“, kterou zpracovala projekční kancelář Laboro Ateliér s.r.o. se sídlem v Chocni. Investorem stavby je Jihomoravský kraj, v zastoupení SÚS JmK.

Projektová dokumentace na rekonstrukci silnice II/422 je odsouhlasená zástupci Správy železnic, navržené prostorové a konstrukční řešení pozemní komunikace a chodníků v oblasti přejezdu je respektováno v rámci návrhu rekonstrukce stavební části přejezdu v km 18,751.

Rozhraní staveb SŽ/SÚS JmK je navrženo dle zadání a v souladu se zpracovanou projektovou dokumentací „II/422, PRŮTAH ČEJČ“ do vzdálenosti 2,5m od osy koleje (po hranice nebezpečného pásma přejezdu na obě strany), vyjma komunikace pro pěší.

SO 11-21-01 Propustek v km 18,757

V novém stavu je navržena přestavba propustku na trubní DN 600. Ukončen bude na vtoku a výtoku šikmými troubami s odlážděním. Jedná se o šikmý propustek s úhlem křížení 52,1°. V novém stavu bude propustek oddálen od silnice z důvodu napřímení silničního příkopu a také pro vytvoření prostoru pro výstražníky.

SO 11-86-01 Elektrická přípojka PZZ

Nová technologie PZS přejezdu v km 18,751 bude napojena opět z rozvodů v ŽST Čejč, a to novou 3-fázovou elektrickou přípojkou NN v síti TN, která bude realizována ze stávajících rozváděčů RH a RE3 na chodbě VB. Z výstupních svorek stávajícího přepínače sítí v rozváděči RH bude vyveden napájecí kabel do rozváděče RE3, ve kterém bude stávající rezervní jistič nahrazen trojpólovým jističem 3x20A a z něj bude následně vyveden napájecí kabel do skříně jističů RJ, která bude součástí společné přístrojové skříně pro přejezdy SSP v pilíři umístěné u nového RD přejezdu v km 18,751. Ze skříně jističů RJ budou poté napojeny vlastní technologie sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v novém RD přejezdu v km 18,751. Podružné měření spotřeby el. energie Správy železnic pro odběr sdělovacího a zabezpečovacího zařízení ve správě SSZT je již osazeno ve výše uvedeném stávajícím rozváděči RE3 na chodbě VB.

Pro možnost napájení sdělovacího a zabezpečovacího zařízení v novém RD přejezdu v km 18,751 z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude zboku společné skříně SSP (resp. skříně jističů RJ) instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE).

Nouzové vypnutí napájení přívodu pro zabezpečovací zařízení v novém RD přejezdu v km 18,751 bude zajištěno ve skříně jističů RJ, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Reléový domek (RD) u přejezdu 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).

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).

Pokud do reléového domku budou přivedeny kabely, z jiného prostředí než přímo z terénu (tj. ze šachty, kanálu apod.), musí být na vstupu do objektu požárně utěsněny a opatřeny 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.

Prostupy musí být volně přístupné z důvodu kontroly provozuschopnosti PBZ, která se provádí 1 x za rok. Pokud budou prostupy kabelů zakryty stavební konstrukcí, musí být tato konstrukce opatřena označeným kontrolním otvorem. Prostupy nesmí být zakryty podlahovou krytinou.

Po dokončení stavby musí zhotovitel dodat doklady o provozuschopnosti všech instalovaných PBZ, oprávnění k montáži PBZ, certifikáty, prohlášení o shodě.

Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

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 v ŽST Čejč.

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, urovňána, 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 nepovolanych osob. Dokončená stavba a provoz ochranu 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 požárně 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 o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

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

Stavba nemá vliv na povrchové vody.

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. 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 11-10-01, SO 11-11-01, SO 11-13-01 a SO 11-21-01, 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. 541/2020 Sb. o odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy s ním souvisejícími likvidovány na stavbě, odvozem do sběrných surovin nebo na skládku k tomu určenou.

Tabulka odpadů je přílohou této zprávy.

i) Balance 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. 541/2010 Sb. O odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy souvisejícími vyhláškou MŽP. 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

Chodníky budou vybaveny varovnými a signálními pásy podle ČSN 73 6380. Konstrukčně budou provedeny ze zámkové šedé dlažby o tloušťce 60 mm. Dlažba s povrchovou úpravou pro nevidomé osoby bude v barvě červené.

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. Stavbou nebudou vznikat zvláštní dopravně inženýrská opatření.

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 PS 11-01-31, PS 11-02-41, PS 11-02-91, SO 11-86-01
- položení chrániček pod tratí a pozemními komunikacemi dle požadavku jednotlivých PS a SO
- pokládka kabelizace dle PS 11-01-31, PS 11-02-41, PS 11-02-91, SO 11-86-01 vč. RFID markerů
- zaměření skutečné polohy kabelů a RFID markerů, zához kynety
- instalace venkovní technologie dle PS 11-01-31, PS 11-02-41, PS 11-02-91
- úprava el. přípojky do RD PZS dle SO 11-86-01
- provede se rekonstrukce železničního spodku, svršku, propustku, přejezdové konstrukce vč. chodníku dle SO 11-10-01, SO 11-11-01, SO 11-13-01, SO 11-21-01
- instalace vnitřní technologie v RD PZS dle PS 11-01-31
- demontáž rušených technologických komponentů stávajícího zařízení dle PS 11-01-31

zahájení stavby: červenec 2022

ukončení stavby: srpen 2022

Je požadována koordinace s plánovanou výlukou celé trati v termínu od 2.7.2022 do 15.8.2022.

Stavbu je nutné koordinovat se stavbou „II/422 ČEJČ PRŮTAH“ SÚS JmK.

Návrh na vybudování chodníku směrem do obce a rozšíření chodníku v opačném směru vychází z požadavku na koordinaci obou staveb a z předpokladu, že stavba SÚS JmK bude realizována v souběhu nebo v předstihu před stavbou SŽ. Osazení silničních obrubníků v nové prostorové poloze v rámci stavby SÚS JmK je podmínkou pro vybudování navazujícího chodníku.

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 PS 11-01-31, PS 11-02-41, PS 11-02-91, SO 11-86-01.

Stavební objekty související s úpravou kolejiště, přejezdové konstrukce a odvodnění včetně napojení přejezdové konstrukce na stávající stav - SO 11-10-01, SO 11-11-01, SO 11-13-01, SO 11-21-01 lze provést pouze při přerušení provozu koleje a silnice II/422 křižující přejezd. Dokončovací práce a práce související s pokládkou kabelových tras, úpravou chodníku a montáže technologických zařízení lze provést za provozu s dodržением příslušných bezpečnostních opatření.

V předstihu, před uzavřením přejezdu pro silniční dopravu, bude zřízena objízdná trasa.

Popis činností v době konání nepřetržité výluky traťové koleje.

Stavební práce na SO 11-10-01, SO 11-11-01, SO 11-13-01, SO 11-21-01 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- ❑ 17denní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS
- ❑ 19 dnů nepřetržitého uzavření komunikace II/422 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 objízdné trasy
- odstranění přejezdové konstrukce, odstranění živичného krytu a konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláň do požadovaných úrovní
- odstranění propustku
- vybudování propustku v nové poloze
- vybudování odvodnění v oblasti přejezdu

- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku
- zřízení kolejového svršku
- podbití koleje AST
- vybudování pryžové přejezdové konstrukce v ev. km 18,751 do požadovaných úrovní
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živичného krytu v projektem navržených úsecích pozemní komunikace
- vybudování chodníku v projektované trase včetně značení dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.
- zrušení dopravního značení objížd'ky

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

- Demontáž kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora
- Konečné úpravy (dobudování chodníku)
- 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) Zařizení 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.

Před započítím zemních prací bude zhotovitelem svoláno místní šetření za účasti správce SPS Brno (Vladislav Stohr, StohrV@spravazeleznice.cz, tel.+420 607 021 579) z důvodu stávajících sítí v okolí výpravní budovy. Zároveň bude místní správce SPS Brno přizván ke kontrole před dokončením výkopových a pokládkových prací v blízkosti výpravní budovy. Zahájení a ukončení prací bude 14 dnů předem oznámeno SPS Brno. Je požadováno, aby byl správce SPS Brno přizván k zahájení stavby, ke kontrolním dnům a k ukončení stavby.

Výkopové práce budou také probíhat v ploše před dopravní kanceláří, která také slouží jako čekací prostor pro cestující a jako přístupová cesta na nástupiště. Je tedy

nutné zajistit nenarušení plynulosti přístupu cestujících k osobní přepravě, včetně zajištění bezpečnosti cestujících veřejnosti. Zapravení ploch po ukončení výkopových prací bude řešeno do stávajícího nebo lepšího stavu.

Nesmí dojít ke změně technického vybavení objektu a jeho funkčnosti jako stavby (topení, rozvod vody, odpadů, plynovodního rozvodu, atd.). Případné změny musí být v takovém případě řádně doprojektovány na základě předložené dokumentace a SPS Brno odsouhlaseny. Zároveň nesmí dojít ke ztížení údržby zařízení ve správě SPS Brno.

Při realizaci je nutno respektovat všeobecné podmínky „Všeobecné podmínky pro činnost na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizaci (ve správě Centra telematiky a diagnostiky)“, schválené Centrem telematiky a diagnostiky pod č.j. 2681/2020-SŽ-CTD-DE ze dne 6. 4. 2020.

Po dokončení výstavby objízdné trasy bude zahájena výluka traťové koleje a vypnutí stávajícího PZS. Budou provedeny práce na rekonstrukci železničního přejezdu dle SO 11-10-01, SO 11-11-01, SO 11-13-01 a souběžně budou probíhat práce na montáži technologické části dle PS 11-01-31, PS 11-02-41, PS 11-02-91, SO 11-21-01, SO 11-86-01. 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 včetně RFID markerů budou geodeticky zaměřeny. Při pokládce kabelů je nutno dodržovat platné normy a předpisy Správy železnic, státní organizace.

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 Brno 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: Šimon Rebenda
Datum: 10/2021

Příloha 1)

LEGENDA ZKRATEK, 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	stejnoseměrný 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	měnič
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
PHP	přenosný hasicí přístroj
PHS	protihluková stěna
PNS	provizorní napájecí stanice
PS	provozní soubor
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PZTS	poplachový zabezpečovací a tísňový systém
RD	reléový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽ, s.o.	Správa železnic, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový 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.

Příloha 2)

TABULKA ODPADŮ:

kat. číslo odpadu	kat.	název druhu odpadu	jedm.	č. PS	č. SO	č. SO	č. SO	č. SO
				01-11-31	11-10-01	11-11-01	11-13-01	11-21-01
17 01 01	o	beton z demolic objektů, základů TV (-beton)	t	0,100		10,560		
17 01 01	o	prostý beton z demolic mostů (-beton)	t					5,745
17 01 02	o	stavební a demoliční suť (-cihly)	t					5,175
17 02 01	o	dřevo po stavebním použití, z demolic (-dřevo)	t	0,100				
17 02 03	o	odpad z interiérů rekonstruovaných obj.(-plasty)	t	0,100				
17 02 03	o	PE podložky (-plasty)	kg		6,840			
17 02 04	n	železniční pražce dřevěné (-sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné)	t		3,040		0,400	
17 02 04	n	pryžové podložky (-sklo, plasty a dřevo obsahující nebezpečné látky nebo nebezpečnými látkami znečištěné)	kg		12,388			
17 03 02	o	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu (-asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01)	t				15,510	
17 04 05	o	železný šrot - konstrukce, stožáry, potrubí, koleje (-odpad z železa a oceli)	t	1,000				
17 05 04	o	výkopová zemina - odkop (zemina neuvedená pod č. 17 05 03)	t			204,420		33,906
17 05 04	o	zemina a kamení (zemina neuvedená pod č. 17 05 03)	t				29,836	23,452
17 05 08	o	šterk z kolejiště (-šterk ze železničního svršku neuvedený pod číslem 17 05 07)	t		128,709			
17 06 04	o	tepelná izolace (miner.vata) (-izolační materiály neuvedené pod čísly 17 06 01 a 17 06 03)	t	0,050				
17 09 04	o	kamenivo + beton (-směsné stavební a demoliční odpady neuvedené pod čísly 17 09 01, 17 09 02 a 17 09 03)	t	0,050				
20 03 01	o	směsný komunální odpad	t					0,100