


Razítko oprávněné osoby:

Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	27. 8. 2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Mgr. Radek Böhm

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

Zhotovitel stavby:	Signal Projekt s.r.o. 		
Adresa: Kontakt:	Vídeňská 55, 639 00 Brno T: +420 543 233 962 E: projekce@signalprojekt.cz		
Zhotovitel objektu:			
Adresa: Kontakt:			
Hlavní projektant (HIP): Mgr. Radek Böhm	Specialista: Ing. Milan Lukášek	Odpovědný projektant: Mgr. Radek Böhm	Zpracovatel: Mgr. Radek Böhm

Název stavby/akce:	Výstavba PZS přejezdu P8340 v km 134,169 na trati Frýdek-Místek - Český Těšín			Označení (S-kód): S622000453
				Označení zhotovitele: 21-023-35-513
Název části:	Souhrnná technická zpráva			Označení části: B
Název objektu:				Označení objektu/komplexu:
Název přílohy:				Číslo přílohy:
Název dílčí části přílohy:				Paré:
Kraj: Moravskoslezský	Katastrální území: Ropice [741167]	TUDU: 2531		
Stupeň dokumentace: DUSP+PDPS	Datum zpracování: 8/2021	Formáty: 32 x A4	Měřítko:	

[illegible]

OBSAH

B.1 Popis území stavby

- a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území,
- b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování,
- c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území,
- d) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod,
- f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.,
- g) ochrana území podle jiných právních předpisů¹ - archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.,
- h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.,
- i) vliv stavby na okolní stavby a pozemky, ochrana okolí, vliv stavby na odtokové poměry v území,
- j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin,
- k) požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa,
- l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě,
- m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice,
- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.,
- b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě,
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravních zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních,
- e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci,
- f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení,
- g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů,
- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území,
- i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.,
- j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy,
- k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby,
- l) orientační náklady stavby.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,
- b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

B.2.3 Celkové technické řešení

- a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřijatelného přetvoření,

- b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,
- c) celková spotřeba vody,
- d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,
- e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

- a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,
- b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

- a) popis stávajícího stavu,
- b) popis navrženého řešení,
- c) energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinku.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

- a) stručný popis stávajícího stavu,
- b) stručný popis navrženého řešení.

B.2.8 Zásady požární bezpečnostního řešení stavby

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

- a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,
- b) ochrana před bludnými proudy,
- c) ochrana před technickou seizmicitou,
- d) ochrana před hlukem,
- e) protipovodňová opatření,
- f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

- a) napojovací místa technické infrastruktury,
- b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,
- c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

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

- a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,
- b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,
- c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlostí, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

- a) terénní úpravy,
- b) použité vegetační prvky,
- c) biotechnická, protierozní opatření.

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

- a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

- b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,
- c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,
- d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,
- e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,
- f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

- a) potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,
- b) odvodnění staveniště,
- c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,
- d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,
- e) ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,
- f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,
- g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,
- h) maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,
- i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,
- j) ochrana životního prostředí při výstavbě,
- k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,
- l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,
- m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,
- n) stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.,
- o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu
- p) požadavky na výluky veřejné dopravy,
- q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejí stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Seznam použitých zkratek

BOZP	- bezpečnost a ochrana zdraví při práci
Bpv	- výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	- České dráhy, a.s.
ČSN	- česká technická norma
DK	- dopravní kancelář
DZ	- dopravní zařízení
EIA	- vyhodnocení vlivů na životní prostředí (Enviromental Impact Assessment)
JOP	- jednotné obslužné pracoviště
MŽP	- Ministerstvo životního prostředí
NN	- nízké napětí
k. ú.	- katastrální území
OŘ	- oblastní ředitelství
p. č.	- parcelní číslo
PO	- požární ochrana
PS	- provozní soubor
PUPFL	- pozemek určený k plnění funkcí lesa
PZS	- přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	- reléový domek
RVO	- rozvaděč venkovního osvětlení
RZZ	- reléové zabezpečovací zařízení
SEE	- Správa elektrotechniky a energetiky
S-JTSK	- systém jednotné trigonometrické sítě katastrální
SMT	- Správa mostů a tunelů
SO	- stavební objekt
SSZT	- Správa sdělovací a zabezpečovací techniky
SZZ	- staniční zabezpečovací zařízení
SŽ	- Správa železnic, státní organizace
TK	- traťový kabel
TNŽ	- technická norma železnic
TTP	- tabulky traťových poměrů
t. ú.	- traťový úsek
TÚDC	- Technická ústředna dopravní cesty
TZZ	- traťové zabezpečovací zařízení
VB	- výpravní budova
VKP	- významný krajinný prvek
VN	- vysoké napětí
VVN	- velmi vysoké napětí
ZPF	- zemědělský půdní fond
ŽB	- železobeton
ŽST	- železniční stanice

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika území a pozemku vymezeného pro stavbu, zastavěné a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území, dosavadní využití a zastavěnost území

Stavba v rozsahu, v jakém je navržena, nemá zásadní územní ani jiné nároky a požadavky na úpravu okolí. Stavební pozemky jsou určeny stávající polohou a profilem železniční trati, polohou železničního přejezdu a skutečným profilem drážního tělesa (skutečným profilem náspů, zářezů apod.). Stavba se nachází na regionální dráze č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek. Správcem trati je Správa železnic, státní organizace, Oblastní ředitelství Ostrava. Území stavby je ve stávajícím stavu využito tělesem regionální železniční dráhy. Stavbou dotčené kolejiště a komunikace jsou napojeny na dosavadní technické vybavení území. Stavba má charakter liniové stavby a je umístěna na drážních a silničních pozemcích. Staveniště je dobře přístupné ze železnice a z místních komunikací, které budou využívány pro dopravu stavební techniky a stavebního materiálu. Dostatečná plocha staveniště umožní skladování zařízení stavby a stavebního materiálu v místě stavby a tím se omezí průjezd dopravní techniky obydlenu zástavbou. Stavba bude realizována v nezastavěném území obce Ropice. Stavba se dle vlastnictví pozemků rozkládá převážně na drážním pozemku investora Správy železnic, státní organizace.

b) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Územní plán Ropice nabyl účinnosti 18. 2. 2015 opatřením obecné povahy č. 1/2015. Stavba se nachází v katastru Ropice v ploše dopravní infrastruktury – ploše drážní dopravy (Dz). Hlavní využití je pro pozemky staveb a zařízení pro stavby a zařízení železniční dopravy. Přípustné využití je pro stavby železniční, stavby parkovacích a manipulačních ploch, stavby sítí a zařízení technické infrastruktury, stavby příslušných místních a účelových komunikací, stavby sloužící pro ochranu obyvatel proti hluku z pozemní dopravy, ochrannou zeleň

Dle výše uvedeného je umístění stavby, zařízení dopravy a dopravních zařízení, která zabezpečují provoz dráhy v souladu s uvedeným územním plánem.

c) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využívání území

Výjimky nebyly uplatňovány.

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

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

e) geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Z hlediska geomorfologického členění ČR se území stavby nachází v provincii Západní Karpaty, v subprovincii Vnější západní Karpaty, v oblasti Západobeskydské podhůří, v celku Podbeskydská pahorkatina a v podcelku Třinecká brázda. Z geologického hlediska se v území stavby jedná o horniny Karpatského souvrství a Českého masívu (pokryvné útvary a postvariské magmatity) z období kenozoika a mezozoika. Podkladové horniny tvoří jílovce, pískovce, vápence a pelosiderity překryté nivními sedimenty, pískem, štěrkem, písčito-hlinitým až hlinito-písčitým sedimentem. Horniny jsou v místě tělesa dráhy překryty antropogenní navážkou.

Podle hydrogeologické mapy ČR (portál ČGS) leží stavba v hydrogeologickém rajonu základní vrstvy Flyš v povodí Olše (ID rajónu 3211). Rajon má kolektor s průlinovo-puklinovou propustností se střední transmisivitou mezi $1 \cdot 10^{-4}$ a $1 \cdot 10^{-3}$ m²/s a střední mineralizací mezi 0,6 až 1 g/l. Hladina spodní vody je volná.

Předmětná stavba zasáhne do chráněného ložiskového území pod názvem Čs. část Hornoslezské pánve (ID 1440000) stanoveného pro těžbu zemního plynu a černého uhlí a do ložiska vyhrazeného nerostu pod názvem Žukovský hřbet (č. SurIS. 307240000). Toto ložisko zemního plynu nebylo dosud těženo. Stavba se nenachází v dobývacím prostoru.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit nebo sesuvů. Stavba bude umístěována v oblasti s větší než malou seismicitou (referenční zrychlení základové půdy mezi 0,1 až 0,12 g) a s nízkým radonovým indexem geologického podloží.

f) výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

Pro účely zpracování projektové dokumentace byly použity mapové podklady investora a také bylo provedeno geodetické zaměření oblastí přejezdů. Zaměření polohopisu a výškopisu bylo provedeno v souřadném systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Na základě zaměřených bodů byla vyhotovena digitální účelová mapa. Bližší popis je uveden v části Geodetická dokumentace, která je součástí dokladové části.

Pro návrh rekonstrukce železničního spodku byl také proveden geotechnický průzkum a také chemická analýza znečištění zemin pražcového podloží. Průzkum je součástí dokladové části pro správní řízení (část 6.3).

Dále byl proveden průzkum inženýrských sítí. Výsledky jsou zaneseny do koordinační situace.

V červnu 2021 byl proveden biologický průzkum se zaměřením na výskyt chráněných druhů rostlin a živočichů (součástí kapitoly B.6) a dendrologický průzkum se zaměřením na dendrologické charakteristiky dotčené zeleně (součástí kapitoly B.6).

g) ochrana území podle jiných právních předpisů – archeologické posouzení, památková rezervace, památková zóna, zvláště chráněné území, ochranná pásma vodních zdrojů a ochranná pásma vodních děl a prvků životního prostředí – soustava chráněných území Natura 2000, záplavové území, poddolované území, stávající ochranná a bezpečnostní pásma apod.

Stavba se nachází na území s archeologickými nálezy (III kategorie – územní s možností nálezů). Stavebník je dle § 22 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění povinen písemně ohlásit termín zahájení zemních prací již od doby přípravy stavby (nejpozději 20 dnů před započítím) Archeologickému ústavu Akademie věd ČR, Brno, v. v. i. a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu na dotčeném území (oznámení je možné oznámit on-line na webových stránkách <http://api.archeologickamapa.cz/oznameni/0/>). Výzkum je prováděn na základě dohody uzavřené mezi investorem stavby a Archeologickým ústavem AV ČR nebo oprávněnou organizací. Úhrada nákladů záchranného archeologického výzkumu se řídí ustanovením § 22, odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění.

Stavba se nenachází v památkové rezervaci ani památkové zóně.

Stavba se nezasahuje do zvláště chráněného území ani do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území.

Natura 2000

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000.

ÚSES

Stavba kříží skladebné prvky Územního systému ekologické stability.

Ostatní prvky ochrany přírody a krajiny

Stavba nezasáhne do významného krajinného prvku registrovaného, ani VKP ze zákona. Stavba se nedotýká památných stromů, ani jejich ochranných pásem.

Ochranné pásmo dráhy

Ochranné pásmo celostátní a regionální dráhy dle zákona o drahách tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny vswislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy (mimo dráhu vedenou po pozemních komunikacích). Celá stavba je umístěna v ochranném pásmu regionální dráhy č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek a její realizaci stavby nedojde ke změnám těchto ochranných pásem. Současně se jedná o stavbu dráhy podle zákona č. 266/94 Sb. „o drahách“.

Ochranná pásma inženýrských sítí

Předmětnou stavbou budou dotčeny ochranná pásma následujících inženýrských sítí:

Tabulka č.1: Seznam dotčených vlastníků či správců technické infrastruktury

Správce, vlastník	
CETIN a.s.	A
ČD Telematika a.s.	A
České Radiokomunikace a.s.	N
ČEZ Distribuce, a. s.	A
ČEZ ICT Services, a. s.	N
GasNet, s.r.o. v zast. GridServices, s.r.o.	A
itself s.r.o.	A
Krajské ředitelství policie Moravskoslezského kraje	N
Ministerstvo obrany - Sekce ekonomická a majetková - OOÚZ	N
Obec Ropice	A (nadzemní vedení veřejného osvětlení)
RWE Gas Storage CZ, s.r.o.	N
Severomoravské vodovody a kanalizace Ostrava a.s.	A

Správa železnic, státní organizace	A
Telco Pro Services,a.s.	N
T-Mobile Czech Republic a.s.	N
Vodafone Czech Republic a.s.	N
<u>Legenda:</u> A = dojde k dotčení N = nedojde k dotčení	

Údaje o jednotlivých správcích a vlastnících technické infrastruktury byly získány prostřednictvím UtilityReport, kterou provozuje HRDLIČKA spol. s r. o.

U inženýrských sítí, nacházejících se v prostoru staveniště je nutné dodržet ochranná pásma, odstupy stanovené ČSN 73 6005, příslušnými zákony a podmínky stanovené ve vyjádřeních jejich správců. Zhotovitel stavby požádá před započítím stavebních prací jednotlivé správce o vytyčení jejich sítí. Při pracích v ochranném pásmu jednotlivých vedení, je nutno dodržet podmínky, stanovené ve vyjádřeních jednotlivých správců, viz dokladová část. Ochranná pásma inženýrských sítí jsou stanovena následovně:

Ochranné pásmo elektrického vedení

Veškerá kabelová vedení nová i stávající mají stanovené hranice ochranného pásma 1 m pro vedení do 110kV a 3 m pro vedení nad 110kV od krajního kabelu na každou stranu. Ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo na vedení, která činí od krajního vodiče vedení na každou stranu:

- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....1 m pro závěsná kabelová vedení
- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....2 m pro vodič s izolací
- u napětí nad 1kV do 35kV včetně.....7 m pro vodič bez izolace
- u napětí nad 35kV do 110kV včetně.....12 m
- u napětí nad 110kV do 220kV včetně15 m
- u napětí nad 220kV do 400kV včetně20 m
- u napětí nad 400kV30 m

Stavba respektuje příslušná ochranná pásma elektrického vedení, případný zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky elektrického vedení a obdržen jejich souhlas, který je součástí dokladové části dokumentace. Souběh a křížení s elektrickým vedením bude provedeno dle ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo telekomunikační, sdělovací a zabezpečovací techniky

Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 0,5 m po stranách krajního vedení. Ochranné pásmo ostatních telekomunikačních vedení se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005. Stavba respektuje příslušná ochranná pásma telekomunikačního vedení, případný zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky telekomunikačního vedení a obdržen jejich souhlas, který je součástí dokladové části dokumentace.

Ochranné pásmo plynovodů

Ochranným pásmem je prostor v blízkosti plynárenského zařízení vymezený svislými rovinami vedenými ve vodorovné vzdálenosti od jeho půdorysu. Ochranné pásmo činí:

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek, jimiž se rozvádí plyn v zastavěném území obce, 1 m na obě strany půdorysu
- u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek 4 m na obě strany od půdorysu
- u technologických objektů 4 m na všechny strany od půdorysu

U plynových zařízení se dále podle zákona č. 458 / 2000 Sb. stanovuje bezpečnostní pásmo. Bezpečnostním pásmem se pro tyto účely tohoto zákona rozumí prostor vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu plynového zařízení měřeno kolmo na jeho obrys. Stavba nezasahuje do žádných ochranných pásem plynovodů.

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Ochranné pásmo definuje Zákon č. 274/2001 Sb. o vodovodech a kanalizacích pro veřejnou potřebu v §23 Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok. Ochranné pásmo je vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce potrubí nebo kanalizační stoky na každou stranu:

- u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m
- u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm včetně, 2,5 m

Zásah stavby do ochranných pásem byl projednán s vlastníky a správci inženýrských sítí. Souhlas se stavbou jsou součástí dokladové části dokumentace. Souběh a křížení s inženýrských sítí bude provedeno dle ČSN 73 6005.

Ostatní ochranná pásma

Stavbou nebudou dotčeny lesní pozemky. Pozemky stavby se nachází v ochranném pásmu lesa (do 50 m od okraje lesního pozemku).

Stavba neleží v žádném ochranném pásmu vodního zdroje, zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV).

h) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit a sesuvů. Stavba kříží pokládkou kabelům mostním objektu stanovené záplavové území vodního toku Ropičanka, do záplavového území tedy stavby nezasáhne.

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

Stavba nebude mít významný vliv na okolní pozemky a stavby. Realizaci stavby se nepředpokládá významný negativní vliv na stávající odtokové poměry v daném území.

j) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé zeleně ani zapojených porostů podléhajících povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění. Při pokládce kabelizace nebudou okolo trati odstraněny náletové dřeviny.

Vzhledem k vedení kabelové trasy v blízkosti kolejí a stávajících kabelových tras, jsou porosty v okolí stávající kabelové trasy v rámci údržby odstraňovány. Při průzkumu nebyly zaznamenány porosty v místech podkladky kabelů nebo umístění zařízení a reléového domku, proto také nebyl zpracován samostatný dendrologický průzkum stavby. Severovýchodně od železničního mostu evid. km 133,692 je trasa navržena ve vzdálenosti cca 1 m od skupiny bříz bělokorych (*Betula pendula*) s obvodem kmene 105 cm, 110 cm a 100 cm ve výčetní výšce, proto bude kabelová trasa vedena protlakem pod kořeny těchto stromů za dodržení níže uvedené normy ČSN a arboristického standardu.

Při výstavbě bude v blízkosti vzrostlých dřevin dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině – Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a arboristický standard AOPK pod názvem „SPPK 01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti.

Nutnost náhradní výsadby vegetace není přepokládána.

Součástí stavby je rovněž odstranění stávajícího zařízení – výstražné kříže.

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

Trvalé ani dočasné zábory pozemků určených k plnění funkce lesa stavbou nejsou navrhované. Stavba nevyvolá ani trvalé nebo dočasné zábory zemědělského půdního fondu.

l) územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Poloha stavby je určena stávající polohou železničního přejezdu P8340, pozemní komunikace a trasováním tělesa dráhy. Okolí stavby v místě přejezdu se nachází v nezastavěné oblasti obce Ropice. Staveniště je dostupné jak po místní komunikaci, tak i po dotčené železniční trati. Základní napájení PZS P8340 bude provedeno z veřejné distribuční sítě.

m) věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Stavba je dle rozhodnutí investora, kterým je Správa železniční dopravní cesty, s. o., plánována v období 04/2022–12/2022. Předmětná stavba je koordinována s následujícími souvisejícími stavbami:

„Výstavba PZS přejezdu P8326 v km 127,066 na trati Frýdek-Místek – Český Těšín“.

Předmětem stavby, která s předmětnou stavbou tvoří soubor staveb, je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8326 v km 127,066 na lichém zhlaví stanice Hnojník. Součástí související stavby je také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, přejezdové konstrukce a propustku v oblasti

přejezdu. Dle zadavatele stavby se předpokládá realizace této související stavby ve stejném období jako realizace předmětné stavby.

„Výstavba PZS přejezdu P8341 v km 134,649 na trati Frýdek-Místek – Český Těšín“

Předmětem související stavby, která s předmětnou stavbou tvoří soubor staveb, je výstavba nového přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8341 v km 134,649 v traťovém úseku Český Těšín – Hnojník na téže trati. Součástí související staveb je také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, přejezdové konstrukce a také výstavba elektrické přípojky pro PZS. V rámci této související stavby bude provedena příprava také pro předmětnou stavbu. Obě PZS na přejezdech P8340 a P8341 budou využívat společné počítačící úseky a přejezdníky. Předpokládá se současná realizace této související stavby s realizací předmětné stavby včetně současných kolejových výluk.

„ETCS Mosty u Jablunkova – Dětmárovice“

Předmětem stavby je výstavba traťové části jednotného evropského vlakového zabezpečovače ERTMS/ETCS druhé úrovně (ETCS L2) v tr. úseku Mosty u Jablunkova st. hr. – Dětmárovice (mimo). Součástí stavby je výstavba BTS na zastávce Ropice včetně pokládky sdělovací kabelizace směrem od Č. Těšína a zřízení napájení pro BTS z drážního rozvodu zastávky. Realizace stavby se předpokládá před realizací nebo současně s realizací předmětné stavby PZS v km 134,169 v průběhu roku 2022.

„Rekonstrukce a doplnění závor na přejezdu P8325 v km 126,462 na trati Český Těšín – Frýdek-Místek“

Předmětem související stavby je rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8325 v km 126,462 na sudém zhlaví stanice Hnojník na téže trati. Součástí související stavby je také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku, přejezdové konstrukce a propustku v oblasti přejezdu. Předpokládá se, že související stavba rekonstrukce přejezdu v km 124,462 proběhne v předstihu před předmětnou stavbou výstavby PZS v km 134,169 v jiném termínu kolejové výluky. Koordinace staveb tedy není nutná.

n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba provádí, seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Tabulka č.2: Seznam dotčených pozemků stavby – k. ú. Ropice

parcelní č.	Druh pozemku / způsob využití	výměra [m ²]	Vlastník / právo hospodařit s majetkem
2179/1	Ostatní plocha / dráha	76 353	Česká republika / Správa železnic, státní organizace

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) nová stavba nebo změna dokončené stavby, u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí, údaje o dotčené dráze – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Stavba je svým charakterem změna dokončené stavby.

Parametry dráhy

Trat' Český Těšín – Frýdek-Místek:

Kategorie dráhy:	regionální (č. 885 00)
Číslo trati dle TTP:	302B
Traťový úsek/ŽST:	tr. úsek Český Těšín – Hnojník
Traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Počet kolejí:	1
Trakce:	nezávislá
Drážní doprava:	je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis

b) účel užívání stavby a význam dráhy v rámci sítě

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku investora s cílem zvýšení provozuschopnosti a bezpečnosti železniční dopravy. Realizací se účel užívání dráhy nezmění. Jedná se o regionální dráhu č. 885 00 Český Těšín – Frýdek-Místek.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalého charakteru.

d) celkový popis koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby, s ohledem na umístění a účel stavby navrhované kapacity stavby, včetně základních technických parametrů stavby jako navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravní a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných technologiích a zařízeních

Předmětem stavby je výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8340. Jedná se o křížení místní komunikace s tratí Český Těšín – Frýdek-Místek. Traťová rychlost je 70 km/h, zábrzdňá vzdálenost 700 m. Přejezd je zabezpečen pouze výstražnými kříži. Kategorie PZS bude 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol na přejezdníky). PZS bude reléového typu s elektronickými doplňky. PZS bude plně vyhovovat ustanovením normy ČSN 342650 ed.2. Traťová rychlost zůstane stávající. Bude provedena výstavba elektrické přípojky pro nové PZS a také náhrada stávajícího metalického sdělovacího kabelu novým kabelem a pokládka trubek pro budoucí optickou kabelizaci v rozsahu výkopových prací.

V rámci stavby je řešena také rekonstrukce železničního svršku, železničního spodku a rekonstrukce přejezdové konstrukce na přejezdu P8340. Vnitřní technologie bude umístěna v reléovém domku (technologickém objektu) na přejezdu.

Realizovaná stavba bude sloužit pro potřebu provozu dráhy a zvýší bezpečnost účastníků železničního a silničního provozu. Projektová dokumentace je zpracována v souladu s následujícími předpisy:

- SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací
- SŽ Bp2 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci zaměstnanců Správy železnic, státní organizace
- SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace
- SŽDC D1 Dopravní a návěštní předpis
- SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy
- R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic
- SŽDC T100 Předpis pro provozování zabezpečovacích zařízení
- SŽDC T200 Předpis pro vyzkoušení a uvádění železničních zabezpečovacích zařízení do provozu platný od 1. 3. 2014.
- SŽDC SR 70 Služební rukověť Číselník železničních stanic, dopravně zajímavých a tarifních míst
- SŽDC E8 Předpis pro provoz zařízení energetického napájení zabezpečovacích zařízení
- SŽDC S4 Železniční spodek.
- SŽDC D7/2 Organizování výlukových činností
- SŽDC Ob1 díl II Vydávání povolení ke vstupu do míst veřejnosti nepřístupných. Průkaz pro cizí subjekt

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Územní plán Ropice nabyl účinnosti 18. 2. 2015 opatřením obecné povahy č. 1/2015. Stavba se nachází v katastru Ropice v ploše dopravní infrastruktury – ploše drážní dopravy (Dz). Hlavní využití je pro pozemky staveb a zařízení pro stavby a zařízení železniční dopravy. Přípustné využití je pro stavby železniční, stavby parkovacích a manipulačních ploch, stavby sítí a zařízení technické infrastruktury, stavby příslušných místních a účelových komunikací, stavby sloužící pro ochranu obyvatel proti hluku z pozemní dopravy, ochrannou zeleň

Dle výše uvedeného je umístění stavby, zařízení dopravy a dopravních zařízení, která zabezpečují provoz dráhy v souladu s uvedeným územním plánem.

- f) informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení**

Výjimky nebyly uplatňovány.

- g) informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů**

Dotčené orgány ve svých vyjádřeních a stanoviscích ke stavbě neukládají pro umístění stavby žádné požadavky nad rámec platné legislativy. Vyjádření a stanoviska jsou součástí dokladové části.

- h) ochrana stavby podle jiných právních předpisů – kulturní památka apod., nová ochranná pásma a chráněná území**

Stavba se nedotkne ochrany nemovitých kulturních památek.

Stavba nezasáhne zvláště chráněného území, ani do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území. Památné stromy ani jejich ochranná pásma nebudou stavbou dotčeny.

- i) základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.**

Technologie umístěná v reléovém domku bude napojena na elektrickou energii. Stavba neklade nároky na další zdroje surovin, vody ani na likvidaci odpadních vod. Vzhledem k velikosti plochy střešní konstrukce není odvodnění řešeno, dešťové vody budou svedeny pomocí okapových žlabů a svodu na povrch terénu. Z provozu stavby jsou předpokládány odpady, které nebudou trvale uskladněny, a tedy nevyžadují dočasné zřízení skládky. Stavba také nevyžaduje další nové napojení na technickou veřejnou infrastrukturu.

- j) základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy**

Pro řádnou realizaci stavby nejsou kladeny žádné nároky na uvolnění ploch a budov pro zařízení staveniště. Realizace stavby nevyžaduje výstavbu přístupových komunikací, budou využity stávající přístupové komunikace. Před započetím stavebních prací je nutné vytyčení stávajících inženýrských sítí. V oblastech souběhu a křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi je ze strany vlastníků požadován ruční výkop. Postup výstavby, dopravní opatření a výluky při stavbě jsou popsány v části B. 8 (Zásady organizace výstavby). Žadatel si ve lhůtách stanovených předpisem D7/2 zažádá o výluky. Stavebník bude respektovat vyhlášku č. 177/1995 Sb. (Stavební a technický řád drah). Realizaci stavby nesmí dojít ke ztížení údržby a rekonstrukce drážních staveb a zařízení. Stavba v řešeném území nesmí narušit provozuschopnost drážních zařízení. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede zhotovitel okamžitou dekontaminaci. Stavba bude uvedena do provozu jako jeden celek.

- k) základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby**

Stavba bude uváděna do zkušebního provozu dle harmonogramu stavebních a montážních prací. Zkušební provoz musí trvat alespoň 6 měsíců. Úspěšně vyhodnocený zkušební provoz bude podmínkou předání stavby, která bude předána jako celek. Úspěšné vyhodnocení zkušebního provozu bude podmínkou kolaudace stavby. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu. Realizace staveb se předpokládá v období 04/2022–12/2022.

- l) orientační náklady stavby**

Celkové investiční náklady jsou odhadovány cca 16 mil. Kč bez DPH.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení,**

Jedná se o stavbu technické infrastruktury. Železniční přejezd je již v dnešní době pevně zakomponován v území a stavbou nedojde ke změně.

b) architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení.

Architektonické řešení vychází ze stávajícího stavu a koncepce nového návrhu stavebního řešení je navrženo dle požadavku investora. V rámci stavby bude umístěn reléový domek (technologický objekt). Jedná se o typový výrobek betonové konstrukce (jednoduchý prefabrikovaný objekt). Vzhled domku většina výrobců již řeší tak, aby nerušil okolní zástavbu. Světla výška místnosti bude 2,79m. Prefabrikát objektu bude uložen na základových pásech ze ztraceného bednění. Střecha budovy bude dřevěná sedlová se sklonem 30°. Kolem nově umístěvaného RD bude provedena dlažba.

B.2.3 Celkové technické řešení

a) popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech, včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření,

Účelem stavby je výstavba přejezdového zabezpečovacího zařízení na přejezdu P8340. V rámci provozního souboru **PS 01-01-31 PZS v km 134,169** bude v souladu se zadáním stavby a s rozhodnutím Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu stávající přejezd P8340 nově zabezpečen PZS kategorie 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol na přejezdníky). Součástí provozního souboru je také náhrada stávajícího metalického traťového kabelu novým kabelem v rozsahu výkopových prací včetně pokládky 3 trubek pro budoucí optickou kabelizaci. V rámci stavební části stavby bude na přejezdu provedena rekonstrukce železničního svršku (**SO 01-10-01 Železniční svršek**), železničního spodku (**SO 01-11-01 Železniční spodek**) a rekonstrukce přejezdové konstrukce s přílehlou komunikací (**SO 01-13-01 Železniční přejezd**). Součástí stavby je také výstavba reléového domku PZS (**SO 01-72-01 Reléový domek**) a elektrické přípojky pro nové PZS (**SO 01-86-01 Elektrická přípojka**). Realizace stavby zvýší bezpečnost na přejezdu, rekonstruované PZS budou splňovat všechny požadavky dle platné normy ČSN 34 2650 ed.2. Popis koncepce technického řešení jednotlivých objektů je uveden v kapitole B.2.6.2.

b) celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima,

Realizovaná stavba nebude mít výrobní charakter a neklade tedy požadavky na zdroje surovin, vody a likvidaci odpadů. Stavba nevyžaduje nové napojení na veřejnou a technickou infrastrukturu. Přejezdové zabezpečovací zařízení bude napájeno z veřejné distribuční sítě. Příkon PZS bude cca 3,5 kW.

c) celková spotřeba vody,

Stavba neklade nároky na zdroje vody.

d) celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob nakládání s vyzískaným materiálem,

Stavba má nevýrobní charakter a po dobu své životnosti nebude produkovat odpad ani emise. V části B.6 je zpracována kapitola ohledně odpadů (množství, druhy, způsob nakládání apod.) vzniklých při realizaci stavby v rámci stavební činnosti.

Při realizaci bude vznikat odpad uvedený v následující tabulce zařazený dle katalogu odpadů: Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

Tab. 3: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby a jejich množství

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Množství odpadů (kg)
07 02 99	Pryžové podložky	60
16 02 14	Vyřazená zařízení	50
17 01 01	Beton	61 400
17 01 01	Betonové železniční pražce	21 900
17 02 03	Polyetylenové podložky	60
17 03 01	Asfaltové směsi s dehtem	6 200

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Množství odpadů (kg)
17 03 02	Vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu	9 300
17 04 05	Železo a ocel – konstrukce, stožáry, potrubí, koleje	7 000
17 04 11	Kabely neznečištěné	20
17 05 03	Zemina a kamenivo obsahující nebezpečné látky (př. okolí výhybek)	17 600
17 05 04	Zemina výkop	65 816
17 05 04	Zemina a kamenivo	322 700
17 05 07	Štěrka z kolejiště znečištěná	20 350
17 05 08	Štěrka z kolejiště neznečištěná	183 200

Zemina a kamenivo z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. Zbytky kovových částí, beton, kabely, plasty, štěrka, asfaltové směsi, asfaltobeton, pryžové odpady budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. S vyzískaným materiálem bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem. Informace o sběrných dvorech a odběrných místech odpadů lze získat na portálu Ministerstva životního prostředí <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>. Vyřazená zařízení budou předán správci majetku k případnému dalšímu využití na náhradní díly.

e) požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě.

Stavba nevyžaduje napojení na technickou veřejnou komunikační infrastrukturu.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením.

. Přejezd se nachází na přístupové komunikaci k zastavěné části obce Ropice. Z tohoto důvodu bude PZS na doporučení O14 vybaveno signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

a) popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení,

Stavba nemá vliv na trakční a energetická zařízení. Dodávané zařízení bude mít předepsaný účinník.

b) řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Předmětná trať není elektrizována, proto není nutné provádět žádná opatření.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických zařízení

a) popis stávajícího stavu,

PS 01-01-31 PZS v km 134,169

Stávající přejezd P8340 v km 134,169 se nachází v mezistaničním úseku Český Těšín – Hnojník nedaleko zastávky Ropice. V současnosti je přejezd zabezpečen pouze výstražnými kříži (dopravní značky A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“) a dopravními značkami P6 (Stůj, dej přednost v jízdě).

V mezistaničním úseku Český Těšín – Hnojník je v činnosti TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo (bez hradla na trati) typu AHP-03D.

Nedaleko přejezdu P8340 se nachází v km 134,649 přejezd P8341 (zabezpečen také jen výstražnými kříži) a přejezd P8342 v km 134,896, který je zabezpečen PZS kategorie 3ZBL (přejezd označen jako „A“). Jako ovládací prvky PZS A jsou použity počítače náprav.

V současnosti je v mezistančním úseku Český Těšín – Hnojník od km 135,712 až do stanice Hnojník v provozu sdělovací traťový kabel PK 19. Kabel byl zprovozněn koncem 80. let minulého století a je již ve špatném provozním stavu. V rámci související stavby ETCS bude položen nový metalický kabel dimenze 15XN0,8 typu TCEPKPFLEZE spolu s HDPE trubkami barvy modré a černé bude položen od km 135,712, kde bude naspojován na stávající dříve položený metalický kabel 15XN0,8 a trubky HDPE v rámci stavby optimalizace, do cca 134,440, kde bude umístěn technologický domek BTS. V km cca 134,440 u technologického domku nové BTS bude metalický kabel napojen na stávající dálkový kabel PK19. Ve stejném místě budou HDPE trubky ukončeny v zemní kabelové komoře.

b) popis navrženého řešení,

PS 01-01-31 PZS v km 134,169

V souladu se zadáním bude v rámci stavby provedena výstavba nového PZS na přejezdu P8340 v km 134,169. Nově bude přejezd zabezpečen PZS kategorie 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol na přejezdníky). Přejezd bude označen nově jako „C“. Bude použito PZS reléového typu s elektronickými doplňky. Na přejezdu budou vybudovány celkem 2 výstražníky na 2 stožárech na pravé straně komunikace. Přejezd se nachází na přístupové komunikaci k zastavěné části obce Ropice. Z tohoto důvodu bude PZS na doporučení O14 vybaveno signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Jako ovládací prvky PZS budou využity jednak stávající počítací úseky PZS v km 134,896, a také nově zřízené počítací úseky na ně navazující. Počítací úseky se budou na přejezdu překrývat a směrový výstup počítače náprav bude sloužit k ukončování výstrahy na přejezdu. Přibližovací úseky budou vypočítány na stávající traťovou rychlost. Směrem od Českého Těšína bude využit pro přibližovací úsek stávající počítací úsek 3K a nově vybudovaný počítací úsek 4K mezi přejezdy v km 134,169 a 134,649. Směrem od Hnojníku bude pro přibližovací úsek zřízen nový počítací úsek 5K, který bude začínat v km 133,460. Vnitřní výstroj nových počítacích úseků bude součástí související stavby PZS v km 134,649 a bude umístěna v RD PZS v km 134,649. Výstraha na přejezdu bude spouštěna automaticky vstupem kolejového vozidla do přibližovacích úseků. Výstraha na přejezdu bude zrušena projetím vlaku přes přejezd (anulací). V kolejišti bude provedena pasivní ochrana přejezdového zabezpečovacího zařízení před atmosférickými vlivy.

Směrem od Č. Těšína bude pro kontrolu PZS využit stávající přejezdník X-1355, který bude nově platný pro 3 přejezdy (PZS v km 134,896, PZS v km 134,649 a PZS v km 134,169). Z důvodu přítomnosti zastávky Ropice bude před přejezdem vybudován opakovací přejezdník OX1343 v km 134,230. Směrem od Hnojníku bude na zábrzdnu vzdálenost vybudován přejezdník X1334 v km 133,460, který bude platný také pro všechny 3 přejezdy. Stávající neproměnný přejezdník v km X-1342 bude zrušen. Z důvodu jednotnosti na trati budou v základním stavu přejezdníky návěstit „Uzavřený přejezd“. Vnitřní výstroj přejezdníků bude součástí související stavby PZS v km 134,649 a bude umístěna v RD PZS v km 134,649

PZS bude vybaveno místním uzavřením, místním nouzovým otevřením. Současně bude PZS vybaveno diagnostickým zařízením s přenosem vybraných stavových informací přes bránu GSM na pracoviště údržby.

Vnitřní technologie PZS bude umístěna do nového technologického objektu (reléového domku – RD). RD bude rozměru 3x3 m a bude umístěn v blízkosti přejezdu tak, aby byly splněny rozhledové poměry při jízdách vlaků 10 km/h. Výstavba RD včetně terénních úprav je součástí stavebního objektu „SO 01-72-01 Reléový domek PZS“.

Pro splnění podmínek fyzické ochrany objektů Správy železnic (směrnice SŽ SM 07), dle které se předpokládá umístění RD PZS do bezpečnostní kategorie IV, bude RD PZS zabezpečen novým poplachovým zabezpečovacím a tísňovým systémem (PZTS). Přenos poruchových stavů bude přes blok diagnostiky a GSM na servisní číslo údržby.

Základní napájení PZS bude provedeno z veřejné distribuční sítě (řeší stavební objekt SO 01-86-01). Náhradním napájením PZS bude bezúdržbová baterie.

Bude položena nová kabelizace k výstražníkům, přejezdníkům, snímačům počítače náprav a závislostní kabel pro přenos závislostí k přejezdu P8341 v km 134,649. Dělicí místo pokládky kabelové trasy mezi stavbami PZS v km 134,169 a 134,649 bude v km 134,378.

V rámci stavby bude provedena pokládka nového traťového kabelu TCEPKPFLEY 15XN0,8 (v rozsahu výkopových prací pro zab. zař.) včetně jeho zprovoznění (náhrada za stávající kabel PK 19). Nový traťový kabel bude položen od km 133,460 (začátek výkopových prací) až do km 134,378 (konec výkopových prací v rámci předmětné stavby – napojení na metalický kabel položený v rámci související stavby PZS v km 134,649). Pokládka traťového kabelu od km 134,378 až do km 134,440 (naspojování na kabel 15XN0,8 realizovaný v rámci

související stavby ETCS) je součástí související stavby PZS v km 134,649. Spolu s novým traťovým kabelem budou také položeny 3 trubky HDPE modré, černé a fialové barvy – jako příprava pro budoucí optický kabel.

Do nové společné přístrojové skříně bude umístěn nový VTO. V místě odbočení do RD bude proveden oboustranný výpich z TK, u RD budou vyvedeny a zaslepeny také trubky HDPE.

- c) **energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napětíové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku.**

Základní napájení PZS v km 134,169 bude provedeno z veřejné distribuční sítě. Stavba nemá vliv na výkonové dimenzování napájecích stanic. Příkon PZS bude cca 3,5 kW.

B.2.7 Základní popis stavebních objektů

a) stručný popis stávajícího stavu,

SO 01-10-01 Železniční svršek

Kolej leží v oblouku R=500 m. Stávající železniční svršek je tvořen kolejnicemi tvaru 49 E1 na betonových pražcích, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé ŽS 4, kolejové lože šterkové. Stav železničního svršku a spodku odpovídá roku vložení.

SO 01-11-01 Železniční spodek

V místě přejezdu je šterkové lože tl. 0,6 m ze šterkodrti, která je zcela znečištěná. Pod kolejovým (šterkovým) ložem byla v sondě zastižena konstrukční vrstva v tloušťce 0,30 m charakteru šterku s příměsí jemnozrnné zeminy. Odvodnění je do stávajícího příkopu.

SO 01-13-01 Železniční přejezd

Přejezdová konstrukce uvnitř koleje je tvořena celopryžovou přejezdovou konstrukcí, vně koleje je konstrukce z asfaltového betonu, délka přejezdové konstrukce je 4,2 metru. Vozovka je z jedné strany prahovou vpustí, z druhé strany podélným sklonem.

SO 01-72-01 Reléový domek PZS

Přejezd je v současnosti zabezpečen jen výstražnými kříži, na přejezdu není umístěn žádný objekt.

SO 01-86-01 Elektrická přípojka

Stávající přejezd P8340 v km 134,169 je zabezpečen pouze výstražnými kříži a nemá zajištěno napájení el. energií.

b) stručný popis navrženého řešení.

SO 01-10-01 Železniční svršek

Železniční svršek bude rekonstruován v celkové délce 50 m od km 134,144 826–134, 194 826. Dále bude provedena směrová a výšková úprava koleje v km 134,050 955–134,282 986. Směrové a výškové řešení je převzato z projektu „Tvorba projektu osy koleje č. 1 na TÚ 2531 Dobrá u Frýdku-Místku – Český Těšín., km 116,592 – 136,045 a koleji č. 2 v žst. Dobrá u Frýdku-Místku a v žst. Hnojník“. Po pokládce koleje bude provedena směrová a výšková úprava koleje v rozsahu celé rekonstrukce železničního svršku. Po konsolidaci bude provedena závěrečná směrová a výšková úprava koleje. Rekonstruovaný železniční svršek je navržen nový: kolejnice 49E1, pražce betonové délky 242 cm, tuhé upevnění, rozdělení „u“. Pod přejezdovou konstrukcí bude použit železniční svršek s antikorozní úpravou.

SO 01-11-01 Železniční spodek

Zemní pláň bude mít sklon 5 % směrem doprava. Šířka pláňe žel. spodku bude 6,1m. Žel. spodek bude rekonstruován v délce ZKPP od km 127,061 615 – 127,080 184. Odvodnění provedeno trativodem délky 15 m, sklon 5‰. Zaústění do příkopu v blízkosti propustku v km 134,156. Na začátku trativodu je revizní vrcholová šachta plastová DN 400 mm (Šv), na konci trativodu je koncová šachta plastová DN 800 mm (Šk) s kalovým prostorem min. 0,3 m.

ZKPP

Z důvodu toho, aby byl trativod co nejvýše, byla změněna skladba ZKPP oproti geotechnickému průzkumu. Místo ŠD v tl. 500 mm je navržena skladba s cem. stabilizací tl. 300 mm a vrstvou ŠD tl. 200 mm. Pro rekonstruovaný spodek je navržena skladba konstrukce pražcového podloží dle vzorového listu žel. spodku Ž4.2, ZKPP typ 6 v následujícím provedení:

Redukovaný modul přetvárnosti zemní pláň Eor = 10 MPa

- kolejové lože – drcené kamenivo – frakce 32/63 mm, tloušťka 300 mm
- štěrkodrt' – frakce 0/32 mm, tloušťka 200 mm
- štěrkodrt' stabilizovaná cementem, tloušťka 300 mm
- sanovaná zemní pláň – mocnost sanace min. 0,30m (z výzisku)

SO 01-13-01 Železniční přejezd

Nově navržena přejezdová konstrukce je tvořena vnitřními a vnějšími deskami uloženými prostřednictvím pryžových prvků průběžně na patách kolejnic a na závěrných zídkách. Materiál přejezdových desek a závěrných zidek je polymerbeton vyztužený ocelí BSt 550/500. Povrch desek je opatřen zdrsněnou ohrusnou deskou. Jsou navrženy vnější desky délky 950 mm uložené do závěrné zidky. Šířka vnějších desek je 1200 mm, šířka vnitřních desek je 600 mm.

Šířka přejezdové konstrukce je 6m. Šířka přejezdu je 5,1 m, délka přejezdu 6,2 m, úhel křížení 80°. Volná šířka komunikace na přejezdu bude 5 m. Jedná se o křížení dráhy s místní komunikací II. třídy.

Skladba vozovky je navržena dle TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací pro návrhovou úroveň porušení D1, třída dopravního zatížení III.

D1-N-2-III-PIII

asfaltový beton pro ohrusnou vrstvu	ACO 11+	40 mm
spojovací postřik 0,2kg/m ²	PS-E	
asfaltový beton pro ložné vrstvy	ACL 16+	60 mm
spojovací postřik 0,3kg/m ²	PS-E	
asfaltový beton pro podkladní vrstvy	ACP 22+	90 mm
infiltrační postřik 0,7kg/m ²	PI-E	
štěrkodrt'	ŠDA	200 mm
štěrkodrt'	ŠDA	150 mm
celkem		540 mm

Zemní pláň bude před pokládkou podkladních vrstev vyrovnána a přehutněna na modul přetvárnosti Edef,2 = 45 MPa. Pro zjištění únosnosti zemní pláň se provedou předepsané zkoušky. V případě, že nebude dosaženo únosnosti zemní pláň 45MPa, tak se provede sanace podloží v tloušťce 300 mm štěrkodrt' frakce 0/63. Separační netkaná geotextilie 500 g/m² (v případě, že se na stavbě zjistí, že se pod zemní plání nachází vhodné podloží, separační geotextilie se zde nedá).

Před přejezdem ve směru k silnici I/11 bude stávající prahová vpust' nahrazena železobetonovým prefabrikovaným odvodňovacím žlabem s plastovou mříží /TSM 300 ŽPSV (třída zatížení D400) zaústěným do stávajícího příkopu. Odvodnění komunikace za přejezdem je zajištěno podélným a příčným sklonem.

V komunikaci bude doplněno vodorovné dopravní značení:

- vodící čára V4 0,25m

Dále budou doplněno svislé dopravní značení:

- A29 + E3a+A31c - 1kus
- A31c - 1 kus
- A31b - 1 kus
- A29 +A31a - 1kus

Stávající značky A32a + P6 (2 kusy) budou odstraněny. Dále budou odstraněny značky B17 omezující délku vozidla (2 kusy).

SO 01-72-01 Reléový domek PZS

Stavební objekt řeší provedení nového objektu reléového domku u přejezdu P8340 v km 134,169 na trati Frýdek-Místek – Český Těšín, který bude určen k umístění technologického zařízení (zabezpečovacího a sdělovacího zařízení). Jedná se o jednopodlažní prefabrikovaný objekt zastřešený valbovou střechou. Nový objekt bude proveden z lehčeného betonu s vyztužením a bude osazen na základové patky.

Objekt bude prefabrikovaný jednoprostorový se světlou výškou místnosti 2,54 m. Na střeše prefabrikátu jsou připraveny úchyty pro upevnění střešní nástavby. Šikmá střecha je provedena s dřevěných sbíjených vazníků, pobitá prkny a krytinou – bitumenový šindel. Nad dveřním otvorem a společnou přístrojovou skříní je přístřešek, který má dřevěnou konstrukci s kovovou podpěrou, s krytinou bitumenový šindelem.

Součástí stavebního objektu je i okapový chodník. Ten tvoří betonový zahradní obrubník (1000x250x50 mm) a betonová dlažba (600x400x50 mm).

Zastavěná plocha: 8,94 m²
Obestavěný prostor: 37,99 m³
Plocha chodníku: 7,78 m².

Objekt Reléový domek je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. dle Kategorizace objektů a prostor z hlediska fyzické ochrany. Pro tento objekt nebude požadováno vypracování Bezpečnostního projektu projekčního, ale bude nutné splnit požadavky na technická opatření fyzické ochrany v závislosti na bezpečnostní kategorii objektu, včetně režimových opatření a fyzické ostrahy. Požadavky jsou uvedeny v dokumentu „Standard fyzické ochrany objektů SŽ“ na str. 72-75.

Pro stavbu reléového domku bude vytvořen oddělovací geometrický plán a bude zanesen do katastru nemovitostí pod samostatným parcelním číslem. Následně budou předány SPS OŘ Ostrava doklady o vložení.

Nový technologický domek musí splňovat nový předpis SŽ pro stavbu malých technologických objektů – SŽ P0 - 10/ 2020-GR - " Moderní design a architektura nádraží a zastávek ČR. Malé technologické objekty" v platném znění.

SO 01-86-01 Elektrická přípojka

Základní napájení přejezdu P8340 v km 134,169 bude provedeno ze zast. Ropice. Na zastávce bude zřízeno nové odběrné místo pro technologická zařízení. Nový elektroměrový rozvaděč RE v pilířovém provedení bude situován v blízkosti výpravní budovy.

Vedle RE bude zřízen nový rozvaděč RVO, ze kterého bude veden nový napájecí kabel NN k řešenému RD PZS P8340 v km 134,169, kde bude ukončen v nové společné přístrojové skříni pro přejezdy KSP8340. Z RVO bude dále napojeno stávající osvětlení zastávky a provedena příprava na napájení dalšího PZS P8341, který je předmětem související stavby. V rámci objektu bude dále zřízeno vnější uzemnění domku PZS. Stávající odběry ve výpravní budově budou ponechány bez úprav.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému.

Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic. Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečnostní požadavky pro práci na elektrickém zařízení. Během výstavby bude na pracovišti k dispozici práškový hasicí přístroj pro hašení elektrických zařízení.

Stavba je navržena v souladu s vyhláškou 23/2008 Sb. o technických podmínkách požární ochrany staveb, §2 navrhování a umísťování staveb.

Stavba nevytváří nové bariéry v příjezdu do území. V rámci stavby nedochází ke změně podmínek pro příjezd požární techniky do dotčeného území. Zabezpečení stavby jednotkami požární ochrany bude řešeno HZS Moravskoslezského kraje.

V části D.3 je doloženo požárně bezpečnostní řešení stavby.

Požadavky na reléový domek z hlediska požární ochrany:

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu/stavby všechny doklady k RD ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného pro výrobce. V souladu s Pokynem SŽ PO-10/2020-GR (Malé technologické objekty – čj. 14765/2020-SŽDC-GR-O14 ze dne 15. 6. 2020) bude pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti výše uvedeným zejména doloženo:

- a) Hodnoty požární odolnosti domku budou nejméně:
 - Podlaha: požární odolnost REI 60 minut
 - Stěna: požární odolnost REI 60 minut
 - Strop: požární odolnost REI 60 minut
 - Dveře: požární odolnost EI 30 DP1
- b) Konstruktivní systém - nehořlavý s konstrukcemi DP1.
- c) Třída reakce na oheň - A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1 pro zateplovací systém.

- d) 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 2 m - trvale zbavovat hořlavých, zejména suchých stébelnatých látek

Ostatní požadavky

Zařízení pro zásobování požární vodou se u řešeného RD v souladu s ČSN 73 0873 (4.4 3) nepožadují. Vzhledem k tomu, že řešený technologický objekt je klasifikován jako neobsluhovaný provoz bez trvalé přítomnosti obsluhy, která by mohla provést protipožární zásah, není nutno tento prostor vybavit přenosnými hasicími přístroji (obsluha musí mít s sebou v automobilu při jakémkoliv oprávněném vstupu do RD - 1 ks přenosný hasicí přístroj sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasicí schopností min.70B,C respektive práškový s hasicí schopností 27A,183B,C (tzn. s náplní hasiva 5kg nebo 6 kg).

Elektroinstalace v RD musí být provedena v souladu se stanoveným prostředím a revidována bez závad. Prostředí v celém objektu RD stanovené dle ČSN 33 2000-1 ed.2, ČSN 33 2000-5-51 ed.3 a souvisejícími technickými předpisy: normální. Ochrana před bleskem bude řešena v souladu s ČSN EN 62305 ed.2.

Větrání RD je řešeno klimatizací s motoricky ovládanými větracími mřížkami a s ventilátorem v závislosti na vnitřní teplotě v RD. Temperace RD je řešena topnými panely s napojením na systém klimatizace a teplotní čidla v reléovém domku. V požárním úseku reléového domku bude instalováno bezobslužné spojovací a zabezpečovací drážní technologické zařízení bez zvláštních požárně-bezpečnostních požadavků.

Při zařizování technologického objektu i při jeho vlastním provozu je nutno respektovat požadavky na minimální bezpečnostní vzdálenosti topných těles a topných zařízení i jiných topných spotřebičů od hořlavých konstrukcí a zařízení dle vyhlášky č.23/2008 Sb., ČSN 06 1008 a předpisů výrobce topidla a respektovat určené prostředí podle ČSN 33 2000-5-51 ed.3.

Případné prostupy obvodovými stěnami či požárně dělícími konstrukcemi budou utěsněny podle ČSN 73 0810 a tento prostup bude zřetelně označen štítkem (alespoň na jedné straně) obsahující informace o požární odolnosti, druhu nebo typu ucpávky/těsnění včetně pořadového čísla, datu provedení, firmě, adrese a jméně zhotovitele, 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 (kabelové ucpávky) musí být dodrženy podmínky vyplývající z ověřené projektové dokumentace, popřípadě podrobnější dokumentace a postupy stanovené v průvodní dokumentaci výrobce. Před zahájením provozu je nutné předat příslušnému správci objektu/provozovateli technologie následující doklady:

- Doklad potvrzující požadované vlastnosti z PBŘ např. prohlášení o shodě, certifikáty apod. (Katalogové listy jednotlivých ucpávek + Bezpečnostní listy)
- Doklad o montáži dle § 6 odst. 2 a §10 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p. p. (osoba, která provedla montáž požárně bezpečnostního zařízení, potvrzuje splnění požadavků výrobce písemně).
- Doklad o oprávnění osob k montáži dle § 6 odst. 2 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p. p.
- Doklad o kontrole provozuschopnosti s obsahem podle § 7 odst. 8 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění p.p.“.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

- a) kritéria hodnocení relevantních objektů, splnění požadavků na energetickou náročnost budov,**
- b) posouzení možnosti alternativních zdrojů energií včetně možnosti využití rekuperace energií,**
- c) stanovení celkové energetické spotřeby stavby.**

Reléový domek nebude během provozu vytápěný, bude prováděno pouze jeho temperování pomocí topných stropních panelů, aby neklesla teplota uvnitř domku pod 5°C. Z důvodu úniku tepla bude zevnitř zateplený. Pro navržený reléový domek na přejezdu, jakožto budovu s celkovou energetickou vztažnou plochou menší než 50 m², nemusí být splněny požadavky na energetickou náročnost budovy (viz § 7 odst. 5 písm. a) zákona č. 406/2000 Sb., o hospodaření energií, ve znění pozdějších předpisů). Odhadovaný maximální příkon elektrické energie reléového domku včetně vnitřního zabezpečovacího zařízení je cca 3,5 kW.

B.2.10 Hygienické řešení stavby, požadavky na pracovní prostředí

Charakterem se stavba nedotýká hygienických předpisů. Technologické domky nebudou trvale obsazeny. Budou zde prováděny periodické kontroly dle stanovených požadavků výrobce zařízení, nebo případné opravy technologie. Zabezpečení stavby není nutno řešit z pohledu dodržení požadavků na pracovní prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) ochrana před pronikáním radonu z podloží,

Netýká se. Reléový domek je budova bez trvalé přítomnosti obsluhy.

b) ochrana před bludnými proudy,

Vliv trakce se v oblasti stavby nevyskytuje. Proto nejsou provedena žádná opatření na omezení vlivu bludných proudů.

c) ochrana před technickou seizmicitou,

Reléový domek i výstražníky jsou uzpůsobeny do prostředí s otřesy způsobené provozem drážní dopravy.

d) ochrana před hlukem,

Netýká se.

e) protipovodňová opatření,

Stavba nezasahuje do žádného stanoveného záplavového území.

f) ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti s aktivními či potencionálními sesuvy.

B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) napojovací místa technické infrastruktury,

Napojovací místa technické infrastruktury jsou jednotlivě popsána v provozních souborech a stavebních objektech projektu.

b) připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky,

Přejezdové zařízení bude připojeno na drážní rozvod nízkého napětí. Pro napájení PZS bude položen ze zastávky Ropice nový napájecí kabel o délce cca 320 m. Instalovaný příkon bude cca 3,5 kVA.

c) popis dopravního řešení, včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky, včetně provizorních napojení dopravní infrastruktury.

Realizace stavby nevyžaduje změnu silničního značení. Výstražníky budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný“ v reflexním provedení a budou umístěny na zvýrazněném žlutozeleném podkladu. Stávající výstražné kříže budou demontovány.

. Přejezd se nachází na přístupové komunikaci k zastavěné části obce Ropice. Z tohoto důvodu bude PZS na doporučení O14 vybaveno signalizací pro osoby s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

Realizace stavby se předpokládá za výluky železniční dopravy a silniční uzavírky.

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

a) traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a dopravní technologie v průběhu výstavby,

V mezistaničním úseku Český Těšín – Hnojník je v činnosti TZZ 3. kategorie typu automatické hradlo (bez hradla na trati) typu AHP-03D. Kontrola volnosti tratě je prováděna pomocí 2 počítačích úseků. Drážní doprava je organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1 Dopravní a návěstní předpis. Traťová rychlost je 70 km/hod, zábrzdňá vzdálenost 700 m.

Přejezd P8340 v km 134,169 je jednokolejný přejezd v traťovém úseku Český Těšín – Hnojník. Jedná se o křížení místní komunikace s tratí Český Těšín – Frýdek-Místek (regionální dráha) mimo zastavěnou oblast obce Ropice. Přejezd je v současnosti zabezpečen výstražnými kříži a dopravní značkou P6.

Nově bude přejezd zabezpečen PZS kategorie 3SBL dle ČSN 34 2650 ed.2 (3. kategorie, bez závor, s pozitivní signalizací, s přenosem kontrol na přejezdničky). Na přejezdu budou vybudovány 2 výstražníky na 2 stožárech. PZS bude vybaveno místním uzavřením, místním nouzovým otevřením.

Dle GVD 2019/2020 je na trati Český Těšín – Frýdek-Místek osobní vlaková doprava provozována 20 pravidelnými osobními vlaky v každém směru za 24 hodin. Vlaky osobní dopravy vyšších kategorií na této trati

nejezdí. Dále je pravidelně na trati vedeno celkem 15 nákladních vlaků dopravce, a to v traťovém úseku Dobrá u Frýdku-Místku – Frýdek-Místek (z toho 2 nákladní vlaky kategorie Nex – 43400 a 43401).

b) návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby,

Stavební rekonstrukce přejezdu P8340 se bude provádět za úplné výluky silniční a železniční dopravy. Z důvodu tuhnutí vrstvy stabilizované zeminy (7 dní) se předpokládá trvání nepřetržité kolejové výluky se předpokládá v délce v délce 14 dní + 1 den pro provedení 3. podbití koleje (cca 6 měsíců po realizaci přejezdu). V době kolejové výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD), případná nákladní doprava nebude provozována (bude odřeknuta) nebo bude vedena odklonem.

Náhradní autobusová doprava bude zavedena za odřeknuté vlaky v úseku Hnojník – Český Těšín. Vždy alespoň jeden prostředek NAD bude veden po souběžných silničních komunikacích s obsluhou všech železničních stanic a zastávek konkrétního nahrazeného vlaku (silnice I. třídy č. 11 a č. 68). Zastávky NAD budou umístěny obdobným způsobem jako v minulosti. Zastávky NAD pro stanice Český Těšín, Hnojník a pro zastávky Střítež u Č. Těšína, Ropice budou umístěny v prostoru stanic a zastávek. Pro zastávku Ropice-Zálesí bude jako zastávka NAD využita stávající autobusová zastávka v obci Ropice na komunikaci I. třídy č. 11 pod názvem „Ropice, škola“. Náklady na NAD jsou započítány v celkových nákladech stavby, při výpočtu nákladů NAD je uvažováno s počtem maximálně 40 autobusů na jeden den výluky. Konkrétnější popis způsobu provedení NAD bude uveden v rozkaze o výluce při realizaci stavby.

Navržená kolejová výluka se předpokládá společná i pro související stavbu „**Výstavba PZS přejezdu P8341 v km 134,649 na trati Frýdek-Místek – Český Těšín**“, se kterou předmětná stavba tvoří jeden soubor staveb.

c) dosažené parametry stavby – tabulkové, nebo grafické doložení navržených rychlostí, dynamický průběh rychlostí, propustnosti, grafikon vlakové dopravy apod.

Stavba nemění traťovou rychlost, proto není graf dynamického průběhu rychlosti zpracován.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) terénní úpravy,

Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude odvezena na skládku. V bezprostřední blízkosti reléového domku budou provedeny terénní úpravy a zpevněná plocha.

b) použité vegetační prvky,

Pro umístění stavby není nutné provést kácení náletových dřevin a keřů. Stavba nevyžaduje povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les v souladu s vyhláškou č. 189/2013 Sb., v platném znění.

c) biotechnická, protierozní opatření.

Biotechnická opatření zahrnují osev travním semenem v místech stávajícího zatravnění v rámci uvedením pozemků do původního stavu. Protierozní opatření nebudou potřeba.

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

a) vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda,

Ovzduší a hluk

Při provozu stavby nedojde k negativnímu ovlivnění hlukové situace ani ovlivnění kvality ovzduší v zájmovém území. V rámci stavby nebude instalován nový stacionární zdroj znečišťování ovzduší vyjmenovaný v příloze č. 2 zákona č. 201/2012 Sb. Pro realizaci ani provoz stavby nebyla zpracována hluková a rozptylová studie, neboť vzhledem k charakteru a rozsahu stavby není relevantní.

Ve fázi výstavby bude stavba zdrojem hluku samotné staveniště (zemní práce) a pojezdy stavebních mechanismů a nákladních automobilů po přístupových komunikacích, zejména při manipulaci s materiálem a odpadem. Bude využito stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území a provádění stavebních prací mimo období nočního klidu 22:00 - 6:00. Výše uvedené zdroje budou ovlivňovat akustickou situaci a kvalitu ovzduší v blízkém okolí stavby a okolo příjezdových tras s tím, že zemní práce budou probíhat ručně vzhledem k pracím v kolejišti a při vedení nové kabelizace ve stávajících kabelových trasách. Při výkopech bude případně použita i malá strojní mechanizace, tak aby nebyly dotčeny stávající podzemní inženýrské sítě a potrubí nebo narušeny ostatní stávající kabelizace. Pro výstavbu musí být dodrženy legislativou stanovené hygienické limity při výstavbě ve venkovním chráněném prostoru staveb s ohledem na jednotlivé časové úseky denní doby. Vliv etapy výstavby bude mít pouze krátkodobé působení a lze jej dostatečně eliminovat

technologickou kázní dodavatele stavby na přijatelnou míru. Další zmírnění vlivu stavebních prací lze dosáhnout organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, skrápěním a čištěním komunikací, aj. Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací.

Rozsah stávající železniční dopravy se nezmění, ani nedojde k nárůstu traťové rychlosti (viz kapitola B.4. Provozní a dopravní technologie). Provozem předmětné stavby nedojde k překračování platných hygienických limitů hluku dle nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Voda

Stavba kříží vodní tok Ropičanka (IDVT 10100429, most v evid.-km 133,955, pozemek č. 2179/1 v k. ú. Ropice ve vlastnictví České republiky, s právem hospodařit Správa železnic, státní organizace; správce toku Povodí Odry s. p.). Vodní tok bude křížen uložením kabelů do chráničky umístěné v konstrukci mostního objektu.

Stavba neleží v žádném ochranném pásmu vodního zdroje, zdroje přírodních minerálních vod nebo přírodního léčivého zdroje. Stavba se nenachází na území Chráněné oblasti přirozené akumulace vod (CHOPAV). Stavba nezasáhne do stanoveného záplavového území vodního toku Ropičanka, neboť kabelová trasa je navržena po mostním objektu evid. km 133,955. Proto nebude povodňový plán zpracován, pokud si tak nevyžádá správce vodního toku nebo příslušný vodoprávní úřad.

Při výstavbě musí být nakládáno s odpady, stavebním materiálem a stavebními mechanismy tak, aby nedošlo k ohrožení půd a vod v území. Stavba ve smyslu vyhlášky č. 450/2005 Sb. není považována za stavbu, kde při výstavbě bude zacházení se závadnými látkami spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové a podzemní vody nebo zacházení se závadnými látkami ve větším množství, proto nebyl zpracován havarijní plán stavby.

Odpady

Při veškerém nakládání s těmito odpady je třeba dodržet ustanovení zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech a o změně některých zákonů (zákon o odpadech), v platném znění, a jeho prováděcích vyhlášek. Zhotovitel stavby bude vystupovat jako původce odpadů a zabezpečí způsob nakládání s odpady v souladu s platnou legislativou a v souladu s podmínkami vyjádření příslušných odborů ŽP v dokladové části. Zhotovitel stavby, stavební dozor i osoba zodpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady. Doklady o likvidaci odpadů doloží dodavatel stavebních prací investorovi stavby při předání stavby do užívání. Zhotovitel stavby provede zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP). V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky k likvidaci odpadů stavby.

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztrždit dle zákona č. 541/2020 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 08/2021 Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií (viz tabulka č. 4).

Zemina z výkopu kabelových tras bude použita k jejich záhozu. V případě jakéhokoliv přebytku zeminy je nutné převést vzorkování před jejím dalším využitím v souladu s dokumentem Všeobecnými technické podmínky (VTP) zadavatele stavby provést vzorkování této zeminy před předáním oprávněné osobě s nakládáním s tímto odpadem. Vzorkování zeminy s možnou kontaminací je možné povést před zahájením stavby na základě pochůzky s investorem stavby. Podmínky vzorkování zeminy upravuje bod 4.5.14 VTP pro DSP a PDPS a dále metodický pokyn odboru odpadů Ministerstva životního prostředí pro řízení vzniku stavebních a demoličních odpadů a pro nakládání s nimi z roku 2018.

Zbytky kovových částí, beton, plasty, štěrk, asfaltové směsi, asfaltobeton, pryžové odpady budou odvezeny příslušné oprávněné osobě s nakládáním s odpady. S vyzískaným materiálem bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem. Informace o sběrných dvorech a odběrných místech odpadů lze získat na portálu Ministerstva životního prostředí <https://isoh.mzp.cz/RegistrZarizeni/Main/Vyhledat>. V okolí stavby se v době zpracování dokumentace nachází několik oprávněných osob odebírajících požadované odpady, např. zařízení spol. Marius Pedersen a.s. na ulici Suderova v Ostravě (cca 44,9 km, všechny druhy odpadu dle tabulky), nebo zařízení spol. FCC Česká republika, s.r.o. na ulici Frýdecká v Ostravě (přibližně 37,8 km, všechny druhy odpadu dle tabulky), aj. Výběr použitého zařízení pro nakládání s odpady plně závisí na volbě zhotovitele stavby. Vyřazená zařízení budou předána správci majetku k případnému dalšímu využití na náhradní díly. S vyzískaným materiálem bude nakládáno ve smyslu směrnice SŽDC č. 42 Hospodaření s vyzískaným materiálem.

Při provozu stavby se nepředpokládá vznik významného množství odpadů.

Tab. 4: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby (O = ostatní odpad, N = nebezpečný odpad)

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu	Kategorie odpadu	Celkové množství odpadů za PS a SO (tuny)	Způsob odstranění odpadu
07 Odpady z organických chemických procesů				
07 02 99 01	Pryžový odpad	O	0,060	Předání k likvidaci
16 Odpady v tomto katalogu jinak neurčené				
16 02 14	Vyřazená zařízení neuvedená pod čísly 16 02 09 až 16 02 13	N	0,050	Využití na náhradní díly nebo předání k likvidaci
17 Stavební a demoliční odpady (včetně vytěžené zeminy z kontaminovaných míst)				
17 01 01	Beton	O	83,300	Předání k likvidaci
17 02 03	Plasty	O	0,060	Předání k likvidaci
17 03 01	Asfaltové směsi obsahující dehet	N	6,200	Předání k likvidaci
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O	9,300	Předání k likvidaci
17 04 05	Železo a ocel	O	7,000	Druhotná surovina
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O	0,020	Předání k likvidaci
17 05 03	Zemina a kamení obsahující nebezpečné látky	N	17,600	Předání k likvidaci
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O/N	388,516	Částečné využití v rámci stavby
17 05 07	Štěrka ze železničního svršku obsahující nebezpečné látky	N	20,350	Předání k likvidaci
17 05 08	Štěrka ze železničního svršku neuvedená pod číslem 17 05 07	O	183,200	Možnost recyklace

Tab. 5: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby – I. část

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	PS 01-01-31	SO 01-10-01	SO 01-11-01
07 02 99	kg	O	pryžové podložky (žel. svršek)		60,00	
16 02 14	t	O	vyřazená zařízení			
17 01 01	t	O	beton z demolic objektů, základů TV, sloupy	0,20	2,40	54,00
17 01 01	t	O	železniční pražce betonové		21,90	
17 02 03	kg	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky		60,00	
17 03 01	t	N	asfaltové směsi s dehtem			
17 03 02	t	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živice lepenky bez dehtu			

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	PS 01-01-31	SO 01-10-01	SO 01-11-01
17 04 05	t	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolej., kovové rámy		7,00	
17 04 11	t	O	kabely, odpad mědi			
17 05 03	t	N	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)			17,60
17 05 04	t	O	výkopová zemina	10,00		
17 05 04	t	O	zemina a kamenivo		9,00	172,70
17 05 07	t	O	štěrk znečištěný		20,35	
17 05 08	t	O	štěrk čistý		183,20	

Tab. 6: Přehled odpadů vznikajících při realizaci stavby dle jednotlivých provozních souborů a stavebních objektů stavby – II. část

Kód druhu odpadu	Jedn.	Kat.	Popis druhu odpadu	SO 01-13-01	SO 01-72-01	SO 01-86-01
07 02 99	kg	O	pryžové podložky (žel. svršek)			
16 02 14	t	O	vyřazená zařízení			0,05
17 01 01	t	O	beton z demolice objektů, základů TV, sloupy	4,80		
17 01 01	t	O	železniční pražce betonové			
17 02 03	kg	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky			
17 03 01	t	N	asfaltové směsi s dehtem	6,20		
17 03 02	t	O	vybouraný asfaltový beton bez dehtu, živичné lepenky bez dehtu	9,30		
17 04 05	t	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolej., kovové rámy		5,80	
17 04 11	t	O	kabely, odpad mědi			0,02
17 05 03	t	N	zemina a kamení obs. nebezpečné látky (např. z okolí výhybek)			
17 05 04	t	O	výkopová zemina		50,816	5,00
17 05 04	t	O	zemina a kamenivo	141,00		
17 05 07	t	O	štěrk znečištěný			
17 05 08	t	O	štěrk čistý			

Půda

Zemina z výkopů pro kabelů bude opět použita na stavbě k jejich záhozu, přebytečná zemina bude předána investorovi přednostně k jejímu dalšímu využití. Bude provedeno vzorkování odpadní zeminy při stavbě před jakýmkoliv využitím této zeminy, a především před předáním oprávněné osobě k nakládání s příslušnou kategorií odpadu. V souladu se Všeobecnými technickými podmínkami (VTP) zadavatele stavby musí být vzorkování prováděno pro jeden reprezentanti vzorek minimálně ze tří sond. Před vzorkováním musí být provedeno místní šetření za účasti zástupců investora stavby, správce dotčeného TÚ-DU a zhotovitele stavby (další podmínky upravuje bod 4.5.14 VTP pro DSP a PDPS).

Pro minimalizaci negativních vlivů na půdu je především nutné zabránit unikům ropných látek při provozu dopravních prostředků a stavebních zařízení, ale také uniků používaných závadných látek při výstavbě. V případě

kontaminace půdy je nutno okamžitě zahájit sanaci znečištěného půdního krytu, proto je nutné na stavbě mít k dispozici vhodné sanační prostředky.

b) vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.,

Stavba se nezasahuje do zvláště chráněného území, ani do ochranného pásma maloplošného zvláště chráněného území. Nejbližší zvláště chráněné území – přírodní rezervace Velké doly se nachází cca 1,1 km severovýchodním směrem od stavby. Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. V oblasti dotčené stavbou není vyhlášen přírodní park. Stavbou nebude dotčen žádný registrovaný významný krajinný prvek, významný krajinný prvek ze zákona, památný strom ani jeho ochranné pásmo. V blízkosti stavby se nachází VKP ze zákona vodní tok a niva Ropičanka, do kterých vzhledem k pokládce kabelů po mostním objektu a náspu železnice nebude nijak zasahováno.

Stavba zasáhne skladebné prvky ÚSES. Podél vodního toku Ropičanka je vymezen lokální biokoridor pod názvem „LBK 57“, který stavba při pokládce kabelů po mostním objektu evid. km 133,955 kříží. Přímé dotčení skladebných prvků ÚSES stavbou se nepředpokládá.

Stavbou nebude dotčen žádný lesní porost pouze jeho ochranné pásmo. Ochranné pásmo bude dotčeno u pozemků náležících k PUPFL p. č. 2318, p. č. 2585 v k. ú. Ropice.

Významný vliv stavby na rostlinstvo, zvířata či jejich ekosystémy není předpokládán, neboť je stavba situována převážně na drážních a silničních pozemcích. V okolí blízkém trasy kabelizace se vyskytují druhy živočichů a rostlin adaptované na prostředí sídel a zemědělsky využívané krajiny a reprezentují luční a polní ekosystémy či člověkem ovlivněné ekosystémy. Pro stavbu byl zpracován biologický průzkum, který je vzhledem k rozsahu stavby zpracován do této kapitoly. Při průzkumu v červnu 2021 nebyl v oblasti stavby zaznamenán výskyt zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů.

Průzkum obratlovců byl prováděn procházením linie záměru po obou stranách kolejiště i bezprostředním okolí s krátkými cca. 20 min. zastávkami. Živočichové byli identifikováni na základě přímého pozorování pobytových stop a zejména u ptáků na základě hlasových projevů. V širším okolí stavby bylo při biologickém průzkumu pozorováno následující ptactvo: drozd pěvný (*Turdus philomelos*), vrabec domácí (*Passer domesticus*), kos černý (*Turdus merula*), červenka obecná (*Erithacus rubecula*), strnad obecný (*Emberiza citrinella*), zvonohlík obecný (*Serinus serinus*), zvonek zelený (*Carduelis chloris*), stehlík obecný (*Carduelis carduelis*), kukačka obecná (*Cuculus canorus*), konipas bílý (*Motacilla alba*), jiříčka obecná (*Delichon urbica*), hrdlička zahradní (*Streptopelia decaocto*), holub hřivnák (*Columba palumbus*), pěnice černohlavá (*Sylvia atricapilla*), špaček obecný (*Sturnus vulgaris*), a zaznamenány stopy nebo výskyt následujících živočichů: zajíc polní (*Lepus europaeus*), srnec obecný (*Capreolus capreolus*), nebo drobní hlodavci.

Prostor zast. Ropice se sporou sešlapávanou vegetací pokračuje v severní části železniční zastávky pestrým porostem v kombinaci hajních (kokořík vonný (*Polygonatum odoratum*), bršlice kozí noha (*Aegopodium podagraria*), ostřice třeslicovitá (*Carex brizoides*)) a lučních druhů (svízel povázka (*Galium mollugo*), srha laločnatá (*Dactylis glomerata*), košťava luční (*Festuca pratensis*), lupnice luční (*Poa pratensis*), ovsík vyvýšený (*Arrhenatherum elatius*), medyněk měkký (*Holcus mollis*), vikev plotní (*Vicia sepium*), jitrocel kopinatý (*Plantago lanceolata*)) a všude přítomných ruderalů (kopřiva dvoudomá (*Urtica dioica*), pryskyřník prudký (*Ranunculus acris*)) a ostružiníků (*Rubus sp.*). Trať zde lemují i nálety střemchy (*Prunus padus*), jasanu (*Fraxinus excelsior*), akátu (*Robinia pseudoacacia*), dubu letního (*Quercus robur*), lípy srdčité (*Tilia cordata*) a dalších.

Nálezová databáze AOPK ČR neuvádí v místě stavby zaznamenaný výskyt zvláště chráněných druhů rostlin i živočichů. Pro záměr nebude nutné žádat výjimky ze základních podmínek ochrany zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů podle § 56 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, ve znění pozdějších předpisů.

V místě pokládky kabelové trasy nebudou odstraněny náletové dřeviny. Při výstavbě bude v blízkosti vzrostlých dřevin dodržována norma ČSN 83 9061 Technologie vegetačních úprav v krajině - Ochrana stromů, porostů a vegetačních ploch při stavebních pracích a dokument pod názvem “SPPK 01 002:2017 Ochrana stromů při stavební činnosti”.

Vzhledem k uvedenému se nepředpokládá zásah do biotopu nebo stanoviště zvláště chráněného druhu živočichů a rostlin, také není s ohledem na rozsah a charakter stavby předpokládán významný vliv na flóru, faunu nebo ekosystémy.

Návrh opatření k eliminaci negativních vlivů

Návrh na minimalizaci vlivů na životní prostředí obecně zahrnuje níže uvedené opatření:

- v blízkosti obytné zástavby provádět stavební práce mimo dobu nočního klidu, tj. pouze od 6:00 do 22:00 při dodržení stanovených hygienických limitů v nařízení vlády č. 272/2011 Sb.;
- pro snížení hlučnosti při výstavbě využít stávajících komunikací s přednostním trasováním mimo zastavěné území;

- stavební mechanismy a nákladní automobily udržovat v odpovídajícím technickém stavu a při odstavení na staveništi je zajistit proti možným úkapům pohonných hmot;
- pro minimalizaci prašnosti v období delšího sucha bude prováděno skrápění ploch stavenišť, příjezdových komunikací na staveništi;
- příjezdové komunikace udržovat pravidelnou očistu v souladu s § 28 zákona o pozemních komunikacích;
- v případě havárie při realizaci stavby kontaktovat hasiče, u havárie menšího rozsahu v půdním prostředí okamžitě sanovat doporučenými sanačními prostředky;
- při pokládce kabelizace v blízkosti vodního toku bude veškerá strojní mechanizace a vozidla zabezpečena proti úniku závadných látek vodám a nedojde k zatarasení průtoku vodního toku pod mostním objektem;
- na stavbě bude přítomna mobilní havarijní souprava;
- při nakládání s odpady dodržovat veškeré povinnosti vyplývající ze zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech, v platném znění a z jeho prováděcích vyhlášek.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavba není situována na území lokality soustavy Natura 2000. Nejbližší prvek soustavy NATURA 2000 – Evropsky významná lokalita Beskydy (CZ0724089) se nachází ve vzdálenosti cca 5,6 km jižním směrem od stavby. Dle stanoviska Krajského úřadu Moravskoslezského kraje stavba nemůže mít vliv na evropsky významné lokality nebo vyhlášené ptáčí oblasti ve smyslu zákona č. 114/1992 Sb. (viz Dokladová část).

d) návrh zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem,

Předmětná stavba pod svým charakterem a umístěním nenaplnuje žádnou kategorii dle přílohy č. 1 zákona č. 100/2001 Sb. o posuzování vlivů na životní prostředí ani § 4 tohoto zákona, proto nepodléhá dle sdělení Krajského úřadu Moravskoslezského kraje posuzování vlivů na životní prostředí (viz Dokladová část).

e) v případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno,

Stavba není posuzována dle zákona č. 76/2002 Sb. o integrované prevenci, v platném znění.

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.

Nová ochranná pásma vzniknou pro nově položené zabezpečovací a silové kabely nn. Pro sdělovací a zabezpečovací kabely je ochranné pásmo 0,5 m od krajního kabelu na obou stranách (dle zákona č. 127/2005 Sb., zákon o elektronických komunikacích). Pro zemní kabely nn je ochranné pásmo 1,0 m od krajního kabelu po obou stranách (dle zákona č. 458/2000, energetický zákon).

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Malý negativní vliv se projeví při stavebních pracích krátkodobým ovlivněním kvality ovzduší a hladiny hluku v blízkém okolí stavby, přičemž přístup bude realizován po stávajících komunikacích a výkopy pro kabelové vedení budou prováděny ručně nebo za použití drobné mechanizace. Práce na svršku a spodku budou probíhat strojně. Zemní práce budou probíhat pouze v denní době (6:00 – 22:00).

Hlasitost zvukové výstrahy dle ČSN 34 2650 ed.2 ve vzdálenosti 7 m od zdroje nemá být menší než 60 dB a větší než 80 dB. V případě, že zařízení umožňuje automatickou korekci hlasitosti, má být hlasitost větší o 15 dB než je hluk pozadí (čl. 5.1.3.4).

Vzhledem k charakteru stavby není předpokládán významný negativní vliv provozu i realizace stavby na zdraví obyvatel.

B.8 Zásady organizace výstavby

B.8.1 Technická zpráva

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

Ve stanici Hnojník a na zastávce Ropice jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Místa připojení budou stanovena dohodou dodavatele a investora po projednání se správci

těchto zařízení. Odběry elektrické energie, maximální povolený příkon a způsob napojení musí být při realizaci projednán se správcem a majitelem odběrného místa. Podmínky připojení odběrného místa je nutno projednat se správcem a provozovatelem elektrických rozvodů v místě připojení odběrného místa, tj. s OR Ostrava. Telefonické spojení se předpokládá pomocí mobilních telefonů a vysílaček.

b) odvodnění staveniště,

Stavba svým charakterem nevyžaduje odvodnění staveniště. Výkopové práce budou pouze pro pokládku kabelizace a pro základy RD (malý rozsah) budou realizovány v oblasti žel. stanice, kde je podloží tvořeno propustnými zeminami.

c) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,

Pro řádné provedení stavby není nutné budovat technickou a dopravní infrastrukturu a není potřeba budovat nové dopravní trasy. Plocha ZS je přístupna silničním motorovým vozidlům ze silniční sítě. Pro obsluhu stavby budou využívány stávající pozemní komunikace. Ve stanici Hnojník a na zastávce Ropice jsou možnosti připojení se na stávající rozvody vody, kanalizace a elektrické energie. Pro účely výstavby se nepředpokládá nutnost využití stávajících nebo nově budovaných objektů. Pro speciální práce profesí sdělovací, zabezpečovací, trakce i silnoproudu se předpokládá dodavatelské zajištění drážními firmami, které jsou zavedeny pro liniové stavby. Nákladní automobily či stavební stroje budou přes noc či na období bez jejich potřeby odstavovány na parkovacích plochách na zastávce Ropice.

d) vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky – včetně omezení hospodaření třetích stran apod.,

Stavba je umístěna na drážních pozemcích na trati a v oblasti žel. stanice, které svým charakterem tvoří uzavřené oblasti. Před zahájením stavby bude na dotčené pozemky cizích subjektů uzavřena smlouva o budoucí smlouvě o zřízení služebnosti pro umístění podzemní kabelizace a pro dočasné stavby bude uzavřena nájemní smlouva po dobu výstavby (případně jiná forma smlouvy).

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

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací pro kabelové trasy, je nutné brát zřetel na stávající pozemní sítě. Situování souběhů a křížení je zřejmé z koordinační situace stavby. Jakékoli práce prováděné v blízkosti provozované sítě lze provádět pouze po pověření její prostorové polohy – vypiskání a sondy budou provedeny na náklad zhotovitele stavebních prací a jsou podkladem pro zahájení prací. Při výstavbě je nutné rovněž respektovat ochranná pásma spojů, plynovodů, vodovodů, kabelových vedení, vodních toků, pozemních komunikací apod. Počet pracovníků na stavbě je věcí dodavatelů, jejich sociální zabezpečení si zajišťují dodavatelé svými kapacitami. Realizace jednotlivých stavebních objektů a provozních souborů bude prováděna různými dodavateli stavebních a montážních prací. Souběh prací těchto dodavatelů a vzájemná koordinace postupu prací bude věcí vyššího dodavatele a stavebního dozoru investora.

Práce může provádět pouze odborná firma s platným oprávněním pro práce na železniční dopravní cestě. Zhotovitel před zahájením prací musí zajistit proškolení zaměstnanců vykonávajících práci z bezpečnosti práce při vstupu na železniční dopravní cestu. Při vykonávání prací odpovídá zhotovitel za dodržování bezpečnostních předpisů a norem podle platné legislativy a předpisů Správy železnic. Všechny osoby, které pracují na elektrifikovaných tratích, musí mít elektrotechnickou kvalifikaci minimálně „osoba poučená“ dle přílohy č. 4 vyhl.100/1995 Sb. Osoby, které na elektrifikovaných tratích organizují a řídí stavební práce a jiné neelektrické práce musí být navíc odborně vyškoleny a musí vykonat odbornou zkoušku v rozsahu určeném příslušnými předpisy (vedoucí práce dle předpisu SŽDC Zam 1).

Při realizaci stavby, zejména při provádění výkopových prací je nutné brát zřetel na stávající podzemní inženýrské sítě. Při manipulaci s jeřábem v blízkosti silnoproudých elektrických vedení je třeba důsledně dbát příslušných předpisů. Je zakázáno pracovat v ochranném pásmu vedení 22 kV a 110 kV bez předchozího souhlasu rozvodného závodu. Při manipulaci v ochranném pásmu je nutné zabezpečit vypnutí těchto vedení. Vypnutí zabezpečí příslušný RZ na požádání dodavatele. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanismů po provozované koleji SŽ, musí mít uzavřenou smlouvu se SŽ o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽ. Zhotovitel musí před započetím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., SŽDC Zam1 (platný od 1. 9. 2014) a Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů. Prostor do vzdálenosti 2,5 m od osy krajní koleje (mimo přejezd) je prostorem veřejně nepřístupným (§ 4a zákona č.23/2000 Sb., kterým se mění zákon o drahách č. 266/1994 Sb.). V tomto prostoru se mohou pohybovat pouze osoby, které splňují stanovená zdravotní a smyslová kritéria pro činnost v tomto prostoru a které absolvovaly příslušná školení.

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat Zákon o požární ochraně č. 133/1985 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska požární ochrany se jedná o stavbu, která nezvyšuje

požární nebezpečí dotčeného území. U stávajících objektů nedotčených stavbou zůstává systém zásahu požární techniky dle dosavadního stavu. Všechny areály zařízení staveniště jsou přístupny silničními vozidly a stejné přístupové cesty jsou i pro zásahovou hasičskou techniku. Na každém pracovišti musí být secvíčena požární hlídka a bude zde vedena požární kniha, kde budou vedeny veškeré informace o stavu a kontrolách hasebních prostředků a veškerých hasebních zásazích. Knihu kontroluje Technický dozor investora a musí být vždy k dispozici kontrolám ze strany požárních orgánů. Na každém pracovišti musí být vypracován evakuační plán a pracoviště musí být vybaveno hasicími přístroji a soupravou ručních hasebních prostředků. K vytápění kancelářských a šatnových buněk v období nepřízně počasí se doporučuje vytápění elektrické, které je z hlediska požárního nejbezpečnější. Na stavbě nesmí být umístěna světla nebo barevné plochy zaměnitelné návěstními znaky, nebo takové, které by mohly jinak ohrozit bezpečnost drážní dopravy – jedná se o oslnění řidičů drážních vozidel. Tento požadavek je nutno respektovat při osvětlení kolejíště.

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 zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Při provádění řezání konstrukce případně svařování či jiných obdobných činnostech musí být dodrženy podmínky předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

Stavba nevyžaduje kácení vzrostlé zeleně ani zapojených porostů podléhající povolení ke kácení dřevin rostoucích mimo les dle vyhlášky MŽP č. 189/2013 Sb., o ochraně dřevin a povolování jejich kácení, v platném znění. Při pokládce kabelizace nebudou okolo trati odstraněny náletové dřeviny.

Pro realizaci stavby nebudou nutné, asanace nebo demolice stávajících staveb.

f) maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,

Plocha zařízení staveniště nevyžaduje trvalé zábory. Plocha zařízení staveniště je navržena na zastávce Ropice na drážním pozemku investora. Zařízení staveniště je navrženo na ploše cca 40 m². Konkrétní umístění a velikost plochy zařízení staveniště bude záležet na zhotoviteli.

g) požadavky na bezbariérové obchozí trasy,

Staveniště neomezuje komunikace pro pěší ani pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a není nutné navrhovat pro tyto osoby žádné náhradní trasy. Oprava přejezdové konstrukce na přejezdu bude prováděna za úplné výluky železniční dopravy. V době stavebních úprav bude pro potřeby pěších k dispozici mobilní přechod. Provizorní přechod pro pěší včetně bezpečnosti chodců na něm zajistí zhotovitel a není součástí projektové dokumentace stavby.

Přechody přes výkopy, v místech, kde to vyžádá situace, a to během výkopových prací, bude provedeno zajištění v souladu s přílohou č. 3 k nařízení vlády č. 591/2006 Sb., kapitola III – Zajištění výkopových prací, čl. 2–4. Na veřejných prostranstvích a veřejně přístupných komunikacích musí být přes výkopy zřízeny přechody nebo přejezdy, kapacitně odpovídající danému provozu, dostatečně únosné a bezpečné. Přechody o šířce nejméně 1,5 m budou opatřeny zábradlím včetně zarážky pro slepeckou hůl na obou stranách.

h) maximální produkováná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,

Problematika odpadového hospodářství včetně určení druhů odpadů vzniklých při realizaci stavby v rámci stavební činnosti je zpracována v části B.6.

i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,

Předpokládaná vytěžená zemina činí 388,5 t. Zemina z výkopů bude opět použita pro zához, přebytečná zemina bude odvezena na skládku.

j) ochrana životního prostředí při výstavbě,

Během vlastní realizace stavby dojde k lokálnímu zvýšení hluku ze stavební mechanizace, zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky. Pro eliminaci těchto vlivů je nutno dbát na dodržování základních požadavků, stanovených např. protipožárními předpisy, bezpečnostními předpisy a havarijním řádem. Při stavbě bude použita běžná mechanizace s využitím naftových motorů. Omezení nežádoucích vlivů se musí dosáhnout dobrou údržbou mechanizace a dobrou organizací práce. Proto o použití vozidel na stavbě musí dodavatelé požádat stavební dozor investora na stavbě po předložení dokladu o garanční prohlídce vozidla. O těchto dokladech bude na stavbě vedena kniha, která může být veřejně kontrolovatelná. Parkování vozidel a mechanizace musí být prováděno s dodržováním všech zásad ochrany přírodního a životního prostředí, a to na zpevněných plochách zařízení staveniště viz předchozí kapitoly, zajištěné proti úniku olejů a pohonných hmot zachytnými vanami. Tyto parkovací plochy budou dodavatelům smluvně určeny a stavební dozor investora bude

dbát na jejich dodržování. Zaparkovaná vozidla budou uzamčena a střežena proti možnosti zcizení, ale i poškození z hlediska možného úniku ropných látek. Pro jízdy silničních vozidel je nutné co nejméně využívat volného terénu, při jízdě v uliční síti udržovat čistotu komunikací k tomu vyčleněnými pracovníky a při jízdě dodržovat stanovenou rychlost. K likvidaci hořlavého odpadu se nesmí využívat jejich pálení, ale odvoz na řízenou skládku. Při výjezdech automobilů a mechanismů ze staveniště na veřejné komunikace je nutné zajistit čištění veřejných komunikací od spadané zeminy, bláta či prachu shrnováním mechanismy, zametáním, smýváním, či skrápěním, aby nedocházelo ke znečišťování životního prostředí, ani ohrožení bezpečnosti silniční dopravy. Náklad na automobilech je nutno ukládat a zabezpečovat tak, aby nemohlo dojít k jejich uvolnění či spadnutí a k ohrožení obyvatel či pracovníků stavby, nebo úletům obalů, odpadu či jemných částecí do volného terénu při jízdě. Dobrou organizací práce je nutné zajistit, aby se v časných ranních hodinách, či pozdních večerních hodinách neprováděly hlukově náročné práce, jako používání pneumatických kladiv či řezání na okružní pile. Rovněž je nutné pomoci vytěžování vozidel a organizací práce maximálně snižovat četnost jízd nákladních automobilů, zejména průjezdů zástavbou. Z prostorů zařízení staveniště nebude stavba produkovat žádné škodlivé odpady (pohonné hmoty, maziva, cement a přísady z betonových směsí, hmoty a látky pro izolace objektů apod.), které by v oblasti vodotečí a zvodnělého terénu mohly zapříčinit ekologickou havárii. Technologie a stavební postupy budou v tomto ohledu pro budoucí dodavatele podmiňující. Veškerý odpad, zemina a stavební materiál, budou likvidovány dle zákona č. 541/2020 Sb. na náklady stavebníka. Seznam zařízení pro zpracování odpadu včetně vzdáleností od místa stavby je uveden v kapitole B.6 v části Odpady. Pozemek musí být náležitě upraven a přebytečný materiál odvezen na určenou skládku. Pokud dojde ke kontaminaci pozemku ropnými deriváty z používané mechanizace, provede investor na vlastní náklady okamžitou dekontaminaci. Povrch terénu bude po ukončení prací uveden do souladu s PD, budou odstraněna veškerá pomocná zařízení stavby.

k) zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi,

Realizace stavby bude probíhat převážně na pozemcích dráhy. Vzhledem k rozsahu a povaze práce se nebude staveniště oplocovat. Úpravy ve stávajících objektech (reléový domek) – přístup bude zamezen uzamčením dveří.

Zajištění výkopů a jam proti pádu osob do hloubky: ve vzdálenosti větší než 1,5 m od hrany výkopu – vhodnou zábranou zamezující přístupu osob do prostoru ohroženého pádem do hloubky, tj. páskou umístěnou ve výšce 1,1 m, v ostatních případech dřevěným dočasným zábradlím. U všech výkopů bude upřednostňováno jejich bezprostřední zasypaní v rámci jedné pracovní směny. Za dostatečné zajištění se považuje i zemina z výkopu, uložená v sypkém stavu do výše nejméně 0,9 m. Zábradlí a zábrany smí být přerušeny pouze v místech přechodů nebo přejezdů. Při realizaci navržené stavby může dojít k dočasnému krátkodobému zvýšení hluku v nejbližším okolí stavby, při využití strojní techniky apod. Toto bude zmírněno organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, práce mimo klidové časové pásmo.

l) úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb,

Netýká se stavby. Stavba nebude mít vliv na stávající bezbariérové užívání budov a staveb.

m) dopravní inženýrská opatření pro realizaci stavby,

Stavební rekonstrukce přejezdu P8340 bude realizována při silniční uzávěře účelové komunikace v místě přejezdu. Objížďka bude vedena po místních komunikacích v obci Ropice a po silnici I. třídy č. 11. Návrh objíždné trasy je zpracován ve stavební části (v rámci stavebního objektu SO 01-13-01) a její projednání je součástí dokladové části stavby.

Uzavírku silnice a objíždnou trasu zajistí zhotovitel pomocí instalace dopravního značení, které bude provedeno a umístěno podle platných vyhlášek, technických předpisů a norem. Trvalé dopravní značení (místní úprava provozu), které bude v rozporu s přechodným dopravním značením (přechodnou úpravou provozu) bude dočasně zneplatněno, tj. zakryto, nebo přeškrtnuto páskou s oranžově-černým pruhem. Minimálně 7 dní před realizací úplné uzavírky budou účastníci provozu na dotčených pozemních komunikacích informováni o uzavření těchto pozemních komunikací, resp. železničních přejezdů, a to prostřednictvím dopravního značení (např. DZ č. IP22 „Změna místní úpravy“). Za snížené viditelnosti bude dopravní zařízení č. Z2 „Zábrana pro označení uzavírky“, umístěné na pozemních komunikacích, vždy doplněné o soustavu výstražných světel. Grafické provedení svislého dopravního značení č. IS 11a „Návěst před objížďkou musí odpovídat skutečnému vedení pozemních komunikací. Na stavbě budou dodrženy další podmínky uvedené ve Stanovení místní a přechodné úpravy provozu na pozemních komunikacích.

Pokud se budou na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti nacházet otevřené výkopy a jámy, musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod.). V případě potřeby bude v předemných úsecích pozemních komunikací umožněn průjezd vozidel IZS – Integrovaného záchranného systému

Pokud se budou na pozemních komunikacích a v jejich bezprostřední blízkosti nacházet otevřené výkopy a jámy, musí být zabezpečeny vhodným opatřením tak, aby byl zajištěn bezpečný pohyb chodců (označení a oplocení výkopu, provizorní láva pro pěší apod.).

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

Speciální podmínky pro provádění stavby nejsou stanoveny. Provedení stavby musí odpovídat Technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah v platném znění. Jednotlivé správy SŽ s. o. OR Ostrava stanovily vlastní podmínky pro realizaci stavby, které jsou uvedeny v příslušných vyjádřeních v dokladové části.

o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

V předstihu bude položena nová kabelizace, výstavba reléového domku s vnitřní technologií, výstavba výstražníků a přejezdníků. Také výstavba elektrické přípojky bude ukončena před aktivací nového PZS.

V závěru stavby při železniční a silniční výluce z důvodu rekonstrukce žel. svršku, žel. spodku a přejezdové konstrukce bude PZS aktivováno. Během kolejové výluky bude provedeno spojování stávající kabelizace a úprava PZS v km 134,986. Aktivace PZS v km 134,169 se předpokládá současně s aktivací PZS v km 134,649 (nové PZS vybudované v rámci související stavby, společná kolejová výluka).

Z důvodu tuhnutí vrstvy stabilizované zeminy (7 dní) se předpokládá trvání nepřetržité kolejové výluky se předpokládá v délce v délce 14 dní. Stabilizace zemin se provádí mísením v centru. Před provedením vrstvy stabilizované zeminy musí být ze zemní plně odstraněn humus a nežádoucí předměty (drobné kolejiwo, hrubé kamenivo apod.) a zemní plán musí být urovňována a odvodněna. Provedenou stabilizaci je nutné po dobu zrání chránit před odpařováním vody. Stabilizace nesmí být před zakrytím poškozena a smí být pojížděna nutnou staveništní dopravou po dosažení modulu přetvárnosti min 60 MPa, nejdříve však po 7 dnech.

Po dobu kolejové výluky je plánována náhradní autobusová doprava na železnici. Omezení železniční dopravy pro činnost zhotovitele bude sladeno s udržujícími pracemi Oblastního ředitelství Ostrava a bude řešeno výlukovými rozkazy během realizace stavby.

Po dobu výstavby do uvedení do provozu budou zneplatněny výstražníky na přejezdu zakrytím světlo-nepropustným povlakem z retro reflexního materiálu, odolného všem povětrnostním vlivům, označené na šikmo umístěným křížem s oranžově-černým pruhem (v souladu s 3.46. TP 65 MD ze dne 20. 9. 2002). Maximální doba zakrytí jsou 3 měsíce. Toto je opatření k odstranění duplicit v dopravním značení. Časový harmonogram a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby projednán se zástupci jednotlivých složek OR. Započetí výkopových prací bude nahlášeno odpovědnému pracovníkovi správy tratí.

Stavba bude předána jako celek, postupné uvádění do provozu se nepředpokládá. Bude respektována nutnost zkušebního provozu. Kontrolní prohlídka stavby dle § 133 odst. 1 zákona č. 183/2006 Sb. Bude provedena před uvedením stavby do zkušebního provozu. Závěrečná kontrolní prohlídka bude provedena před uvedením stavby do trvalého provozu.

p) požadavky na výluky veřejné dopravy,

Stavební rekonstrukce přejezdu P8340 bude realizována při silniční úplné uzavěře účelové komunikace v místě přejezdu. Z důvodu tuhnutí vrstvy stabilizované zeminy (7 dní) se předpokládá trvání nepřetržité kolejové výluky se předpokládá v délce v délce 14 dní + 1 den pro provedení 3. podbití koleje (cca 6 měsíců po realizaci přejezdu). V době kolejové výluky bude zavedena náhradní autobusová doprava (NAD), nákladní doprava nebude provozována. Silniční uzavírka přejezdu bude v délce 17 dní (o 3 dny bude přesahovat kolejovou výluku) + opět 1 den pro provedení 3. podbití koleje. Silniční uzavěra železničního přejezdu P8326 bude označena odpovídajícím dopravním značením. V době rekonstrukce železničního přejezdu bude pro potřeby pěších k dispozici mobilní přechod. Provizorní přechod pro pěší včetně bezpečnosti chodců na něm zajistí zhotovitel a není součástí projektové dokumentace stavby.

Náhradní autobusová doprava bude zavedena za odřeknuté vlaky v úseku Hnojník – Český Těšín. Vždy alespoň jeden prostředek NAD bude veden po souběžných silničních komunikacích s obsluhou všech železničních stanic a zastávek konkrétního nahrazeného vlaku (silnice I. třídy č. 11 a č. 68). Zastávky NAD budou umístěny obdobným způsobem jako v minulosti. Zastávky NAD pro stanice Český Těšín, Hnojník a pro zastávky Střítež u Č. Těšina, Ropice budou umístěny v prostoru stanic a zastávek. Pro zastávku Ropice-Zálesí bude jako zastávka NAD využita stávající autobusová zastávka v obci Ropice na komunikaci I. třídy č. 11 pod názvem „Ropice, škola“. Náklady na NAD jsou započítány v celkových nákladech stavby, při výpočtu nákladů NAD je uvažováno s počtem maximálně 40 autobusů na jeden den výluky. Konkrétnější popis způsobu provedení NAD bude uveden v rozkaze o výluce při realizaci stavby.

q) zařízení staveniště s vyznačením vjezdu.

Předpokládá se, že zařízení staveniště si dodavatel nebo dodavatelé zřídí podle vlastního uvážení, a to v prostoru stavby na plochách navržených v této PD. Umístění a rozmístění jednotlivých ploch zařízení staveniště je navrženo tak, aby bylo možno realizovat provozní soubor a stavební objekty. Jako plocha vhodná pro zařízení staveniště byla vytipována plocha na zastávce Ropice na dražním pozemku investora o ploše cca 40 m². Technické i sociální vybavení jednotlivých areálů zařízení staveniště, staveništní komunikace, jejich zpevnění, případně jejich

úprava není předmětem řešení technické části projektové dokumentace. Staveniště je dostupné z místní komunikace i z kolejiště. Přístupové cesty a plochy zařízení staveniště jsou znázorněny na výkresech koordinačních situací stavby (část C.3). Zařízení staveniště bude sloužit pro krátkodobé skládkování materiálu jak na volné ploše, tak ve skladištních buňkách. Dále zde budou skladové buňky ručního nářadí a menší mechanizace. Areál bude po dobu prací vybaven mobilními chemickými WC a rovněž soupravou ručních hasebních prostředků a hasicími přístroji. V žádném případě se na automobilech či stavebních strojích nebude provádět v zařízeních staveniště jejich mytí, údržba či opravy. Všechny stroje a nákladní automobily budou muset být v dokonalém technickém stavu zejména z hlediska možných úkapů ropných látek. Na vedení stavby bude vedena kniha o technických prohlídkách vozidel a technický dozor investora bude dohlížet na technický stav tohoto vozidlového parku. Plocha zařízení staveniště bude oplocena proti přístupu nepovolaných osob oplocením o výšce 1,8 m. Kritériem pro výběr subdodavatelů firem je také soběstačnost firmy v péči o své zaměstnance z hlediska potřeb a nároků na ubytovací a stravovací kapacity. V žádném případě v areálech ZS nebudou pracovníci ubytováni v mobilních ubytovacích buňkách. Z hlediska stravování je možné řešení dovozem stravy na pracoviště, případně odvozem pracovníků do stravovacích zařízení. Při provádění prací za nepřerušovaného silničního provozu je nutno na dotčených železničních přejezdech zachovat dostatečný rozhled – do jeho rozhledového pole nesmí být umístěno zařízení staveniště nebo skládka materiálu ani odstavována mechanizace. Po dokončení prací bude proveden kompletní úklid staveniště s úpravou terénu a veškerým odvozem zbytkového materiálu. Přebytkový materiál a zemina nesmí být ukládány na drážní pozemky ani do drážních odvodňovacích zařízení mimo vytýčené staveniště. Plochy ZS a komunikace (polní, účelové a místní komunikace) budou po dokončení stavby uvedeny do původního stavu, v případě zemního povrchu se urovnají, zkyprí a osejí travním semenem.

B.8.2 Výkresy

Situace se zakreslením údajů potřebných pro organizaci výstavby – vychází z koordinační situace stavby (část C). Zejména se uvádí obvod staveniště, včetně ploch zařízení staveniště, vjezdy na staveniště, zdroje vody a energií.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby nebyl vyhotovován samostatný výkres situace pro organizaci výstavby. Všechny potřebné údaje (přístupové cesty na staveniště, obvod staveniště a plochy zařízení staveniště) jsou zakresleny na výkresech koordinačních situací stavby v části C.3.

B.8.3 Harmonogram výstavby

Harmonogram výstavby podle rozsahu a složitosti stavby ve dnech nebo týdnech. Časový plán musí postihnout všechny návaznosti technologických postupů, prokázat reálnost navrhovaných výlukových časů a celkové lhůty výstavby.

Časový harmonogram stavby a termíny výluk pro realizaci stavby budou upřesněny zhotovitelem v žádosti o výlukový rozkaz. Započítí výkopových prací bude nahlášeno odpovědnému pracovníkovi správy tratí.

Časový harmonogram celé stavby a technologický postup prací v ochranném pásmu dráhy bude před zahájením stavby vypracován zhotovitelem a projednán se zástupci jednotlivých složek OŘ.

B.8.4 Schéma stavebních postupů

Schéma stavebních postupů zejména při stavbě nebo rekonstrukci kolejiště stanic a u staveb, kde budou vyžadovány výluky kolejí nebo vypnutí zabezpečovacího zařízení.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby není tato problematika zpracována samostatně. Postup stavebních prací je uveden v bodě B.8.1.o) postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu.

B.8.5 Bilance zemních hmot

Stanovení vlastností a objemu zemních hmot získaných stavbou, hmot potřebných pro stavbu, posouzení využitelnosti získaných hmot a přesuny hmot.

Vzhledem k omezenému rozsahu a charakteru stavby není tato problematika zpracována samostatně. Bilance zemních hmot je uvedena v bodě B.8.1.i) bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Vzhledem k velikosti plochy střešní konstrukce není odvodnění řešeno, dešťové vody budou svedeny pomocí okapových žlabů a svodu na povrch terénu.