

„Doplnění závor na přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice - Oslavany“

B. Souhrnná technická zpráva

Obsah:

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK.....	3
B.1 Popis území stavby	4
B.2 Celkový popis stavby	8
B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	8
B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	10
B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie.....	10
B.2.4 Bezbariérové užívání stavby	11
B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby.....	12
B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	12
B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů	12
B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení	12
B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	13
B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí	13
B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí.....	14
B.3 Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu	14
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	15
Osobní doprava.....	17
Nákladní doprava	18
B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	18
B. 6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana.....	18
B.7 Ochrana obyvatelstva.....	20
B.8 Zásady organizace výstavby	20
B.9 Celkové vodohospodářské řešení	23

LEGENDA POUŽITÝCH ZKRATEK

AC	střídavý proud
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	České technické normy
DC	stejnosměrný proud
DŘT	dispečerská řídicí technika
NN	nízké napětí
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkce lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	reléový domek
SO	stavební objekty
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
TM	trakční měnírna
TR, TS	trafostanice
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VN	vysoké napětí
VVN	velmi vysoké napětí
ZPF	zemědělský půdní fond
Žst., ŽST	železniční stanice

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

B.1 Popis území stavby

- a) *Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem území, dosavadní využití a zastavěnost území:*

Výběr území stavebního pozemku vychází ze zadání stavby, ve kterém je požadována modernizace a zvýšení bezpečnosti na přejezdu P3950 v km 3,780 na regionální trati číslo 737 Moravské Bránice - Oslavany.

Úrovňový přejezd s označením P3950 v km 3,780 se kříží se silnicí II/152. Přejezd se nachází mezi dopravními Moravské Bránice - Ivančice. Jedná se o jednokolejný Přejezd je zabezpečen elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-EA, kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací. Stavba je součástí extravilánu katastrálního území obce Konické Předměstí, na traťovém úseku 1281 02 regionální dráhy Moravské Bránice (mimo) - Oslavany (včetně).

Stavba je umístěna na stávajícím železničním tělese. Stavební činnost bude probíhat v prostoru kolejíště, na drážních zařízeních a přilehlých komunikacích.

Záměrem je dotčeno katastrální území Konické Předměstí.

Celá stavba leží v ochranném pásmu dráhy.

Součástí modernizace traťového úseku 1281 jsou následující investiční a opravnými pracemi:

ISPROFOND: 3273514800

- 1) Sub. ISPROFIN: 5623530034

- Doplnění závor na přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice - Oslavany

- 2) Zajištění skalních masivů na trati Moravské Bránice - Oslavany

- 3) II/152 Ivančice – Moravské Bránice

- 4) opravy mostních objektů v km 5,043 a km 8,375

Na žádost O12 projektant doporučuje dát výlukou této stavby P3950 do společného souběhu s výlukou „opravy mostních objektů v km 5,043 a km 8,375“ v termínu od 1. do 30. 8. 2022.

- b) *údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci:*

Navrhovaná výstavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Ivančice.

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

Výjimky z obecných požadavků na využívání území nejsou požadovány

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

Případné podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů budou zapracovány do dokumentace N Dokladová část.

- e) *výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů - geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, stavebně historický průzkum apod.*

PRŮZKUM STÁVAJÍCÍCH INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ

Průzkum byl proveden v průběhu 01-03/2021 společností SAGASTA s.r.o.

Z důvodu možného dotčení či křížení se stávajícími inženýrskými sítěmi byly vyzváni vlastníci a správci inženýrských sítí (dále jen „vlastníci“) k vyjádření o výskytu inženýrských sítí v jejich vlastnictví nebo správě (dále jen „vlastnictví“) v daném zájmovém území.

Hranice zájmové území byla vyhotovena na podkladu aktuálních katastrálních map.

Seznam vlastníků byl sestaven z následujících zdrojů:

- Výpis z registru subjektů technické infrastruktury (www.rsti.cz).

GEOLOGICKÝ PRŮZKUM

Inženýrskogeologický průzkum železnice na přejezdu P3950 v km 3,780 na trati Moravské Bránice - Oslavany byl proveden dne 28.06.2021. Cílem bylo poskytnout informace o složení, stavu a únosnosti konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v místech přechodu na úrovněový železniční přejezd v uvedeném úseku v km 3,780. Výsledky a celkový popis geologického průzkumu je uveden v příloze této souhrnné technické zprávy.

RADONOVÝ PRŮZKUM

Vzhledem k charakteru stavby není Radonový průzkum vyžadován

ZAMĚŘENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

Jako základní podklad byl zajištěn Objednatelem přes SŽG.

- f) *ochrana území podle jiných právních předpisů (státní památková péče, ochrana přírody a krajiny)*

Ochranná pásma dle:

- energetického zákona č. 458/2000 Sb.
 - elektroenergetika – ochranné pásmo křižujících elektrických vedení (od krajního vodiče):
 - 7 m pro venkovní vedení 1 – 35 kV
 - 12 m u venkovních vedení 35 – 110 kV
 - 15 m u venkovních vedení o napětí 110 - 220 kV
 - 1 m na každou stranu u podzemních kabelových vedení
 - Plynárenství – ochranné pásmo plynovodů
 - 1 m u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a plynovodních přípojek v zastavěném území obce na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u ostatních plynovodů a plynovodních přípojek na obě strany od osy plynovodu
 - 4 m u technologických objektů na všechny strany od půdorysu
 - Teplárenství
 - 2,5 m od vnějšího líce stěny potrubí
- zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

Dle zákona v platném znění jsou ochranná pásma pozemních komunikací:

 - 100 m od osy přilehlého jízdního pásu pro dálnice, rychlostní silnice, rychlostní komunikace
 - 50 m od osy vozovky nebo přilehlého jízdního pásu pro silnice I. třídy
 - 15 m od osy vozovky pro silnice II. třídy, pro silnice III. třídy a pro místní komunikace II. třídy.

- Místní komunikace III. třídy, místní komunikace IV. třídy a účelové komunikace silniční ochranné pásmo nemají.
- o drahách č. 266/1994 Sb.
definuje ochranné pásmo dráhy jako prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou u dráhy celostátní vybudované pro rychlost do 160 km/h včetně - 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.
- o státní památkové péči č. 20/1987 Sb.
- o ochraně přírody a krajiny č. 114/1992 Sb.
 - Zvláště chráněná území
 - Velkoplošná ani maloplošná zvláště chráněná území se v dotčeném území nenachází.
 - Natura 2000
 - V blízkosti dotčené oblasti se nenachází žádná evropsky významná lokalita (EVL), ani ptačí oblasti (PO).
 - Územní systém ekologické stability (ÚSES)
- vodního zákona č. 254/2001 Sb.
 - V blízkosti dotčené oblasti se nachází ochranné pásmo vodních zdrojů.
- o vodovodech a kanalizacích č. 274/2001 Sb. a ČSN 73 6620
 - 1,5 m od vnějšího líce stěny potrubí do průměru 500 mm včetně
- o elektrotechnických komunikacích č. 127/2005 Sb.
 - 1,5 m na každou stranu od krajního vodiče.

Stavební pozemek je veden jako plocha ostatní, využití silnice a nejsou na něm evidovány žádné způsoby ochrany.

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

ZÁPLAVOVÁ ÚZEMÍ

Hladina podzemní vody bude výrazně závislá na množství atmosférických srážek vsáklých na přilehlých infiltračních územích, na morfologii okolního terénu. Mělce přípovrchová voda se bude v závislosti na morfologii terénu vyskytovat na hranici skalního podloží a pokryvných útvarů.

PODDOLOVANÁ ÚZEMÍ

Dle informací z Geofondu ČR nejsou v zájmovém území registrována žádná poddolovaná území.

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

Provoz stavby nezatíží stávající faktory životního prostředí ani v předmětném, ani v jejím místě. Stavba neobsahuje žádné technologie zvyšující nebo snižující okolní teplotu ovzduší nebo podzemních vod.

Neobsahuje též žádné zdroje technologického hluku ani zdroje nebezpečného záření.

Stavba nemá žádné negativní vlivy na obyvatelstvo.

Přechodná hluková zátěž při realizaci stavebních prací vznikne z použití stavební mechanizace a bude omezena na minimum.

Práce nebudou prováděny v době nočního klidu. Stavbou nedojde ke změně odtokových poměrů v oblasti.

i) *požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin*

V některých lokalitách stavby může dojít ke kácení a mýcení zeleně. V těchto případech by se jednalo o náletové dřeviny drážního tělesa dráhy. Odstranění bude provedeno v místech ochranného pásma drážních technologií.

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

Dočasné, nebo trvalé zábory pozemků ZPF, případně PUPFL jsou uvedeny v tabulce odstavce B.1 m).

k) *územně technické podmínky - zejména možnost napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě*

Územně se stavba nachází na katastrálním území obce Ivančice.

Stavba „Doplnění závor na přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice - Oslavany“ je z převážné části na stávajícím tělese dráhy v místě úrovnového křížení se silnicí II/152. Stavba je umístěna v ochranném pásmu dráhy.

Navrhovanou stavbou nedojde k žádné změně napojení stavby na dopravní infrastrukturu.

Stavba bude umístěna převážně na stávajících drážních pozemcích, tj. na pozemcích Správy železnic, s.o. a pozemcích Správy a údržby silnic Jihomoravského kraje.

Umístění zařízení staveniště se předpokládá na drážních pozemcích, případně bude pro vytvoření přístupových a manipulačních ploch pro realizaci stavby zřízen dočasný zábor

Podrobné informace jsou uvedeny v části N.1.5.2 Majetkoprávní část. – bude doplněna po podmínkách

Bude zřízena nová elektrická přípojka elektrické energie o příkonu 3x20A. Místo připojení na distribuční soustavu bude stanoveno dodavatelem elektrické energie E.GD. Přípojka bude koncipována tak, aby umožnila výhledové zapojení do systému DDTS. Přípojka bude osazena třístupňovou přepěťovou ochranou. Napájení PZZ bude přes jednofázový dobíječ. Nouzové napájení bude z bezúdržbových baterií, bez potřeby klimatizace. Baterie budou dimenzovány na minimálně 8hodinový provoz, s životností 15 let.

l) *věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice*

Předpokládané datum zahájení stavby je na základě podkladů obdržených od investora.

Ukončení stavebních prací se předpokládá **v roce 2022.**

Realizace stavby je rozdělena do stavebních postupů.

V zimním období je navržena technologická přestávka.

Podrobněji viz část STZ dokumentace B.2.8 Organizace výstavby.

m) *seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí*

Je uveden v příloze této technické zprávy.

- n) seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo
- S ohledem na charakter stavby nedochází ke změně stávajícího ochranného pásma dráhy.
- Stavbou nedochází ke změně polohy komunikací a sítí technické infrastruktury, proto nedochází ke změně jejich ochranného pásma.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

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

Řešené stavby se nachází na trati Moravské Bránice - Oslavany. Jedná se o jednokolejnou trať zařazenou do kategorie regionální dráhy, která není elektrizována. Trať je dle TTP označena jako 323B, dle KJŘ jako 244 a dle prohlášení o dráze jako č. 737 00.

Provozovatelem dráhy je Správa železnic, státní organizace se sídlem v Praze.

<i>Celková stavební délka tratě:</i>	9,703 km
<i>Zábrzdna vzdálenost:</i>	400 m
<i>Nejvyšší traťová rychlost:</i>	50 km/h
<i>Největší povolená délky vlaku:</i>	260 m
<i>Normativ délky vlaků nákladní dopravy:</i>	260 m
<i>Normativ délky vlaků osobní dálkové dopravy:</i>	96 m
<i>Normativ délky zastávkových vlaků osobní dopravy:</i>	96 m
<i>Dovolená traťová třída zatížení:</i>	C3
<i>Průjezdny průřez:</i>	GC
<i>Cílová kategorie dle TSI INF:</i>	P6/F4

Drážní doprava je na řešené trati organizována a řízena podle předpisu SŽDC D1.

Jedná se o změnu dokončené stavby jednokolejného přejezdu na trati č. 737 Moravské Bránice – Oslavany (nákladiště a zastávka), mezi železničními stanicemi Moravské Bránice - Ivančice, u obce Ivančice. Rozsah stavby je dán zadávací dokumentací a vychází ze schváleného Záměru projektu.

Předmětem stavby je zvýšení bezpečnosti úrovně křížení trati se silnicí II/152. Jedná se o změnu dokončené liniové stavby přejezdu P3950 v km 3,780 trati Moravské Bránice - Oslavany.

- b) účel užívání stavby,
- Objekt stavby slouží pro úrovně křížení železniční trati se silnicí II/152.
- c) trvalá nebo dočasná stavba,
- Jedná se o stavbu trvalou

- d) *celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopravy a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních),*

Přejezd je zabezpečen elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-EA, kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací.

4.3.2.1 Předmětem stavby je doplnění zabezpečení železničního přejezdu stávajícího přejezdového zabezpečovacího zařízení bez závor za upravené a doplněné přejezdové zabezpečovacího zařízení 3. kategorie dle ČSN 34 2650 ed.2, schváleného reléového typu s pozitivní signalizací, s LED výstražníky (s velkými kříži) a se závorami v provedení s břevnovými svítilnami (v souladu se směrnici SŽDC „Konfigurace přejezdových zabezpečovacích zařízení světelných“, č.j. 53749/2019-SŽDC-GR-O14 ze dne 30.9.2019).

- e) *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,*

Na stavbu nejsou žádné požadavky na udělení výjimky.

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

Při stavbě budou respektována závazná stanoviska a vyjádření obsažené v dokladové složce, která je nedílnou součástí dokumentace.

- g) *ochrana stavby podle jiných právních předpisů1),*

řešeno v B.1 f)

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

Elektrická energie – nově zřízená přípojka NN pro napájení PZZ, odběr zajištěn novou přípojkou elektro zemním kabelem.

Odvedení dešťových vod – změnou dokončené stávající stavby nedejde, z pohledu odvodu dešťových vod, k žádným změnám

Odpady a emise – stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí, jeho složky, organismy ani místní ekosystém. Během provozu stavby nebude vznikat žádný odpad.

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

Předpokládané zahájení stavby 01/2022 a ukončení 12/2022. Stavební etapy budou členěny do 3 skupin – přípravné práce, stavba a instalace technologie.

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

Stavba bude uvedena do provozu až po odzkoušení zabezpečovacího zařízení.

- k) *orientační náklady stavby*

15mil Kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

- a) *urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení*

Z hlediska urbanistického řešení stavby dochází k minimálním změnám oproti současnému stavu. Modernizace PZZ přejezdu je prováděna na stávajících drážních pozemcích, nový technologický domek bude umístěn vlevo před přejezdem ve směru staničení na pozemcích SŽ. Kolem domku bude zřízena plocha šíře 1m k zamezení růstu nežádoucí vegetace.

- b) *architektonické řešení – kompozice tvarového řešení, materiálové a barevné řešení*

Z hlediska architektonického řešení stavby dochází k následujícím změnám původního řešení.

- rekonstrukce železničního svršku a spodku
- rekonstrukce přejezdu
- instalace nových světelných výstražníků s celými závory
- instalace nové technologie PZZ do nového technologického domku
- instalace nové technologie PZZ do stávajícího drážního tělesa
- instalace nové kabelizace NN do stávajícího drážního tělesa
- doplnění nového svislého a vodorovného značení na pozemní komunikaci

B.2.3 Celkové provozní řešení, technologie

Předmětné úrovně křížení trati se silnicí II/152 přejezdu P3950 je součástí trati 737 Moravské Bránice (mimo) - Oslavany (včetně). Trať číslo 737 je dráha regionální nezařazená do sítě TEN-T. Podle *Prohlášení o dráze celostátní a regionální účinné* od 12.12.2019 má trať číslo 737 00. Trať je zařazena dle nařízení Komise (EU) č. 1299/2014 ze dne 18.11.2014 o *technických specifikacích pro interoperabilitu subsystému infrastruktura železničního systému v Evropské unii* do cílových kategorií P6/F4, traťová třída zatížení je C3.

Zdůvodnění nezbytnosti realizace projektu

Současné technické parametry již nevyhovují aktuálním a zejména budoucím nárokům na zajištění bezpečnosti provozu, snížení nebezpečí vzniku mimořádných událostí a potřeby zkracování cestovních dob.

Popis navrženého řešení

Zabezpečovací zařízení

Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory, s pozitivní signalizací, s LED výstražníky

a se závorami v provedení s břevnovými svítilnami (PZS 3ZBI - přejezdové zabezpečovací zařízení se závorami). Automatické ovládání přejezdu bude realizováno pomocí počítačů náprav.

Sdělovací zařízení

V novém technologickém domku bude umístěna skříňka místního ovládání a VTO. PZZ bude vybaveno diagnostikou vnitřních stavů s výhledem na přenos dat do DDTS.

Silnoproudá technologie

Prostřednictvím SEE OŘ Brno bylo zažádáno u distributora el. energie E.GD o zřízení nové el. přípojky na příkon 3x20A. Přípojka bude dimenzována pro napájení PZZ P3950 a výhledově zapojení do systému DDTS.

Přípojka bude osazena třístupňovou přepěťovou ochranou.

Napájení PZZ bude přes jednofázový dobíječ.

Nouzové napájení bude z bezúdržbových baterií, bez potřeby klimatizace.

Pozemní komunikace

Bude doplněno svislé a vodorovné dopravní značení v souvislosti se změnou zabezpečení přejezdu.

Železniční svršek a spodek

Bude provedena rekonstrukce železničního svršku a spodku v délce min. 50m. Nově bude svršek složen z nových kolejnic 49E1 na betonových pražcích, rozdělení „u“ v přejezdu; rozdělení „c“ mimo přejezd. Upevnění tuhé, v místě železničního přejezdu s antikorozií úpravou.

Zemní pláň bude v místě přejezdu vyspádována a odvodněna. Bude provedena kompletní výměna šterkového lože. Dále bude zřízeno ZKPP. Dále bude zrekonstruovaný blízký propustek.

Železniční přejezd

Přejezdová konstrukce celopryžová se zádržným systémem proti putování přejezdových panelů v ose (min. stavební délka konstrukce 15,60 m). Požadujeme dle předpisu SŽDC S3, díl VIII (čl.18) zachování volného prostoru kolejového lože do vzdálenosti minimálně 2200 mm od osy koleje do hloubky 550 mm pod horní plochou pražce. Vzhledem ke spádům komunikace bude zřízen odvodňovací žlab povrchu komunikace ve směru od Ivančic.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Stavba bude vzhledem ke svému charakteru respektovat všechny předpisy a normy týkající se problematiky užívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace. Základní právní normou v oblasti železnice je zákon č. 266/1994 o drahách. Na tento zákon navazuje a požadavky na výstavbu dále rozšiřuje a podrobněji specifikuje vyhláška č. 177/1995 Sb. a předpisu TSI-PRM, nařízení Komise (EU) č. 1300/2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu a dále ve vyhlášce 398/2009 Sb. ve znění pozdějších předpisů, o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

V rámci stavby nejsou prováděny úpravy týkající se bezbariérového užívání.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

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

Při běžném používání stavby hrozí pouze bezpečnostní rizika vzniklá nepozorností.

b) *řešení ochranných opatření proti bludným proudům na základě výsledků korozních průzkumů*

Není požadováno, protože stavba není elektrizována.

B.2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

B.2.7 Základní charakteristika stavebních objektů

Stavba je z hlediska technického členění rozdělena do provozních souborů a stavebních objektů, ve kterých je řešena samostatně fungující část stavby v dané profesi. V příloze/části D této zprávy je uveden popis navrženého technického řešení po jednotlivých profesích.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení

Zhotovitel předá budoucímu správci objektu všechny doklady k technologickým objektům, ze kterých budou patrné požárně technické charakteristiky včetně požárně bezpečnostního řešení zpracovaného výrobcem montovaného technologického objektu. Nový technologický objekt je zařazen do bezpečnostní kategorie IV. Bezpečnostní projekt projekční není vyžadován. Zhotovitel je povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07.

Pro zajištění přiměřené míry bezpečnosti bude ve vztahu k předpokládanému tepelnému namáhání při vnějším požáru zejména doloženo:

- a. *Hodnoty požární odolnosti (hodnoty uvedené v závorce platí pro tratě kategorie TEN-T):*
 - podlaha: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - stěna: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - strop: *požární odolnost REI 30 (REI 60) minut*
 - dveře: *požární odolnost EI 30 DP1*
- b. *Konstrukční systém – nehořlavý, popř. smíšený s obvodovými konstrukcemi DP1.*
- c. *Vnější zateplení objektu bude navrženo v souladu s normou ČSN 73 0810. Ucelená soustava vnějšího zateplení vykazuje třídu reakce na oheň A1, A2 popř. B podle ČSN EN 13 501-1+A1 (index šíření plamene is = 0 mm/min).*
- 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 navrženého objektu do vzdálenosti 5 m je nutno trvale zbavovat hořlavých /zejména stébelnatých/ látek.

Pokud bude do objektu RD/technologického objektu vstupováno z kabelovodu, budou prostupy utěsněny protipožárními ucpávkami nejvýše EI 60. Pokud bude kabelové vedení zaústěno do objektu přímo z okolního terénu, požaduje se utěsnit tyto prostupy pouze proti průniku zemní vlhkosti, bez nároků na požární odolnost.

Konstrukce (bez požárně dělící funkce), ve kterých se vyskytují prostupy, musí být dotaženy až k vnějším povrchům prostupujících zařízení, a to ve stejné skladbě jako je konstrukce, alt. nehořlavými materiály A1/A2. Prostupy požárně dělícími konstrukcemi řešit v souladu s čl. 6.2 ČSN 73 0810 a dalšími souvisejícími normami řady ČSN 73 08xx.

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

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

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

Zhotovitel předá objednateli stavby doklady o montáži ucpávek, doklady o oprávnění osob k montáži ucpávek, doklad o kontrole provozuschopnosti a doklad potvrzující požadované vlastnosti ucpávek z požárně bezpečnostního řešení. Nejpozději v dokumentaci skutečného provedení bude zpracován soupis požárních ucpávek a těsnění.

U malého technologického objektu/RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt je dle ustanovení §2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“

Technologický objekt je řešen v rámci PS 501.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Průkaz energetické náročnosti a tepelná ochrana se vzhledem k charakteru stavby neřeší.

B.2.10 Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní a komunální prostředí

Pro organizaci výstavby je zadavatel a zhotovitel stavby mimo jiné povinen dodržovat při všech úkonech, které souvisejí s bezpečností a ochranou zdraví při práci, postupy v souladu se zákonem č.

309/2006 Sb., a navazujícími nařízeními vlády, především ve vytvoření správných podmínek pro dodržení příslušných předpisů, na staveništi i při ochraně veřejnosti. Zejména se jedná o dodržení požadavků na pracoviště a pracovní prostředí, výrobní a pracovní prostředky a zařízení, organizaci práce a pracovní postupy. Musí provést opatření vedoucí k předcházení ohrožení života a zdraví.

Budou-li na staveništi působit zaměstnanci více než jednoho zhotovitele stavby, je zadavatel stavby povinen zajistit potřebný počet koordinátorů bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "koordinátor") s přihlédnutím k rozsahu a složitosti díla a jeho náročnosti na koordinaci, a to jak ve fázi přípravy, tak ve fázi jeho realizace. Činnosti koordinátora při přípravě díla a při jeho realizaci mohou být vykonávány toutéž osobou (§ 14, odst. 1. zákona č.309/2006).

Stavebník stavby zajistí, aby před zahájením prací na staveništi byl zpracován plán bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi (dále jen "plán") tak, aby plně vyhovoval potřebám zajištění bezpečné a zdraví neohrožující práce. V plánu je nutné uvést potřebná opatření z hlediska časové potřeby i způsobu provedení; musí být rovněž přizpůsoben skutečnému stavu a podstatným změnám během realizace stavby (§ 15, odst. 2. zákona č.309/2006) ve znění pozdějších předpisů. Pracovníci zhotovitele stavby i případných dalších dodavatelů musí být o těchto předpisech prokazatelně školeni.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) *ochrana před pronikáním radonu z podloží,*

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

b) *ochrana před bludnými proudy,*

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

c) *ochrana před technickou seizmicitou,*

Stavba není umístěna v seizmicky činné oblasti

d) *ochrana před hlukem,*

Vzhledem k charakteru stavby není řešeno

e) *protipovodňová opatření,*

Stavba není umístěna v záplavové oblasti

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

Stavba není umístěna v poddolovaném nebo jinak staticky nestabilním území

B.3 Připojení na technickou a dopravní infrastrukturu

a) *nápojovací místa technické infrastruktury*

V průběhu realizace dojde nově k napojení na síť elektrické energie NN v místě definovaném dodavatelem elektrické energie.

b) *připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky.*

Elektrická energie – připojení na síť elektrické energie NN bude zajištěno v příkonu 3x20A, s třístupňovou přepětovou ochranou, přes jednofázový dobíječ.

Vozovka – železniční přejezdová konstrukce bude celopryžová se systémem proti putování přejezdových panelů v ose s pryžovými závěrnými zídками.

Železniční svršek a spodek – rekonstrukce železničního svršku bude v celkové délce min. 50m; v místě přejezdu bude zemní pláň vyspádována a odvodněna.

- 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.*

V rozsahu napojení na aktuální technickou infrastrukturu nedojde po realizaci stavby k žádným změnám.

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

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

<i>Traťový úsek</i>	1281	<i>Moravské Bránice (mimo) - Oslavany (včetně)</i>
<i>Definiční úsek</i>	02	
<i>Označení tratě dle</i>	<i>TTP</i>	323 B
	<i>KJŘ</i>	244
	<i>prohlášení o dráze jako č.</i>	737 00
<i>Celková stavební délka tratě:</i>		9,703 km
<i>Zábrzdna vzdálenost:</i>		400 m
<i>Nejvyšší traťová rychlost:</i>		50 km/h

Zabezpečovací zařízení

Současný stav

Přejezd se nachází v mezistaničním úseku mezi stanicemi Moravské Bránice – Ivančice. Stávající přejezd je zabezpečen elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky typu PZZ-EA, kategorie PZS 3SBI dle ČSN 34 2650 ed.2 bez závor s pozitivní signalizací.

Navrhovaný stav

Přejezd bude nově zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie reléového typu s elektronickými prvky dle ČSN 34 2650 ed.2, s celými závory, s pozitivní signalizací, s LED výstražníky a se závory v provedení s břevnovými svítilnami (PZS 3ZBI - přejezdové zabezpečovací zařízení se závory). Automatické ovládání přejezdu bude realizováno pomocí počítačů náprav. Kontrolní a ovládací prvky se nacházejí v DK Moravské Bránice.

Navrhované úpravy jsou pro přehlednost shrnuty v následující tabulce.

Tabulka 1 Přejezd v km 3,780 (P3950)

Označení	Poloha [km]	Kategorie (druh) komunikace	Typ PZZ stávající	Typ PZZ navrhovaný	Traťový úsek
P3950	3,780	silnice II/152	PZS 3SBI	PZS 3ZBI	1281 02)

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

V rámci řešené stavby je předpokládána nepřetržitá výluka v délce 10 dní na stavební práce, kdy bude vyloučen provoz v celé trati Moravské Bránice - Oslavany a všechny vlaky osobní dopravy budou po tuto dobu nahrazeny autobusy. Během této výluky budou realizovány rozhodující stavební práce na přejezdu a blízkých dvou sjezdech. Dále po 10 dnech bude ještě výluka trvat v délce 4 dní na SZZ a TZZ, kdy vlaky budou již moci projíždět přes nový přejezd P3950, ale budou projíždět pomalou jízdou z důvodu bezpečnosti. Tedy celková výluka bude 14 dní.

Organizace NAD je uvažována dle aktuálně využívaných opatření při výlukách s NAD na řešené trati. Trasa NAD je předpokládána převážně po silnici II/394 a II/395 se zajištěním do příslušných obcí a s využitím následujících zastávek NAD. Pro každý spoj je uvažováno se dvěma vozidly NAD.

<i>Moravské Bránice</i>	před nádražní budovou
<i>Ivančice, letovisko</i>	autobusová zastávka Ivančice, Stříbský mlýn
<i>Ivančice, město</i>	náměstí
<i>Ivančice</i>	náměstí
<i>Oslavany</i>	před nádražní budovou

Dále bude zohledněno DIO, které bude vypadat následovně. Silnice II/152 bude uzavřena směrem od přejezdu do Ivančic a do Moravských Bránic. V délce 250m směrem do Ivančic bude umístěna svislá dopravní značka B1 (zákaz vjezdu) s dodatkovou značkou E 12 s textem „mimo stavbu“ a zábrana Z2. Směrem do Moravských Bránic bude silnice II/152 uzavřena v délce 750m, kde budou opět použita svislá dopravní značka B1 (zákaz vjezdu) s dodatkovou značkou E 12 s textem „mimo stavbu“ a zábrana Z2.

Pro vyznačení objízdných tras bude použito dočasné dopravní značení IP22 s upozorněním na uzavírku. Vyznačení směrů objížděné trasy bude pak značkami IS 11b. Ve směru od obce Ivančice a také od obce Moravské Bránice. Navržená objížděná trasa je vedená přes silnici II/394 a II/395. Stávající značení neodpovídající dopravní situaci a objížděným trasám bude zakryto či dočasně odstraněno.

Před zahájením stavby bude provedena za účasti zhotovitele, investora a správce technickou prohlídku všech komunikací a mostů, které budou během stavby využívány. Zdokumentovat současný technický stav s případným upřesněním návrhu úprav těchto komunikací. Obdobná prohlídka bude provedena po ukončení stavby s cílem specifikace nutných prací k obnově komunikace do původního stavu. Podrobný rozpis a umístění provizorního dopravního značení a zařízení bude proveden zhotovitelem stavby, až bude znám detailní harmonogram výstavby.

Konkrétní dopravní opatření bude zpracováno příslušným dopravcem s ohledem na aktuálně platný GVD a požadavky objednatele dopravy v době výluky, resp. realizace řešených staveb.

- c) *zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních.*

Železniční trať č. 737 Moravské Bránice - Oslavany slouží k zajištění regionálních přepravních potřeb v rámci jihomoravské části okresu Brno venkov.

V nákladní dopravě slouží řešená trať především pro svoz a rozvoz místní zátěže včetně obsluhy.

Osobní doprava

S platností od GVD 2019/2020, tj. od prosince 2019, došlo na řešené trati na základě nové smlouvy o zajištění dopravní obslužnosti mezi Jihomoravským krajem a dopravcem České dráhy, a.s. k rozšíření nabídky regionálních spojů (zavedení špičkového intervalu 60 minut) a k zavedení nového provozního konceptu s cílem zatraktivnit železniční dopravu a postupně posilovat její roli jako páteřního segmentu veřejné dopravy v regionu.

Dálková doprava není na trati objednávána.

Základní charakteristika linek regionální dopravy od GVD 2019/2020 (platí též pro GVD 2020/2021):

linka Os Moravské Bránice - Ivančice

- v provozu celodenně, celotýdenně
- *interval:* **120 minut** (přepravní sedlo pracovních dní, víkend mimo letní sezónu)
 60 minut (přepravní špička, víkend v letní sezóně)
- *rozsah provozu:* viz Tabulka 2
- *charakteristika:* zajištění regionálních vazeb včetně přípojů na dálkovou a regionální dopravu v Moravských Bránicích, zastavuje ve všech nácestných stanicích a zastávkách, pouze posilové spoje v období přepravní špičky projíždí z důvodu stability GVD zastávky s nízkou frekvencí cestujících

Nákladní doprava

Nákladní doprava na trati je zastoupena výhradně manipulačními vlaky pro svoz o rozvoz místní zátěže a je provozována v režimu ad hoc dle aktuálních potřeb přepravců.

Do rozsahu nákladní dopravy jsou započítány také služební vlaky provozovatele dráhy vedené za účelem údržby a zajištění provozuschopnosti tratě.

Tabulka 2 Rozsah dopravy na trati Moravské Bránice - Oslavany

	Pracovní dny	Víkend (mimo červenec – srpen)	Víkend (červenec – srpen)
Osobní doprava [počet párů vlaků]	7	1	2
Nákladní doprava [počet párů vlaků]	1	0	0
Celkem	8	1	2

B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) *terénní úpravy*

Menší nevýznamné terénní úpravy budou realizovány v souvislosti s instalací nových výstražníků, stavby nového technologického domku, rekonstrukce přilehlé komunikace a pokládkou nové kabelizace zabezpečovacího zařízení.

b) *použité vegetační prvky*

V rámci projektu není žádný požadavek na kácení mimo-lesní zeleně, ani lesních dřevin.

c) *biotechnická, protierozní opatření.*

Charakter, předmět a rozsah díla nevyžadují biotechnická ani protierozní opatření.

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

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

Stavba je navržena tak, aby byly dodrženy obecné zásady ochrany životního prostředí. Budoucí provoz stavby je navržen tak, že neznečišťuje a nepoškozuje životní prostředí jeho jednotlivé složky, organizmy a místní ekosystém. Provozem stavby nebude vznikat odpad.

Nakládání s odpady během výstavby a při vlastním provozu se bude řídit ustanovením zákona č. 541/2020 Sb. o odpadech. Zatřídění odpadů bude provedeno dle vyhlášky č. 8/2021 Sb., kterou se stanovuje Katalog odpadů, seznam nebezpečných odpadů a seznamy odpadů a států pro účely vývozu, dovozu a tranzitu odpadů a postup při udělování souhlasu k vývozu, dovozu a tranzitu odpadů (Katalog odpadů). Odstraňování bude prováděno na provozovaných skládkách určených k odstraňování příslušných odpadů dle katalogu odpadů.

Původce odpadu je v tomto případě zhotovitel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb., v platném znění

Manipulace a nakládání s vyzískaným materiálem v průběhu provádění stavby definuje Směrnice SŽDC č. 42 - Hospodaření s vyzískaným materiálem, v platném znění.

Pražce – nevyužité dřevěné pražce budou zařazeny pod katalogové číslo 17 02 04 a bude se s nimi nakládat jako s **nebezpečným odpadem**, případně je možný jejich prodej a následné využití dle podmínek a omezení stanovených dle Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1907/2006, příloha XVII, položka 31, odst. 2c.

Štěrka pražcového lože – dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. splňují hodnoty pro IIb. třídu vyluhovatelnosti (fenol je nad limit třídy I). Na základě provedených výsledků je možné odpad označit za negativní vůči třídě IIb. Pokud se bude jednat o **odpad kategorie ostatní**, může být tento odstraněn na skládce skupiny S-OO (ostatních odpadů) a vyšší.

Železniční spodek – dle příl. č. 2 k vyhl. č. 294/2005 Sb. Splňuje hodnoty pro I. třídu vyluhovatelnosti a **není** třeba s ním nakládat jako s odpadem skupiny S – nebezpečný odpad (S-NO).

KÓD ODPADU	NÁZEV ODPADU		KATEGORIE ODPADU	MÍSTU ZNEŠKODNĚNÍ
17 02 04	Pražce	N		Skládka / Prodej
17 05 04	Zemina a kamení	O		Skládka
17 05 08	Štěrka pražcového lože	O		Skládka

Zhotovitel stavby je povinen zpracovat dokumentaci o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby – buď „Závěrečné zprávy o nakládání s odpady“ (CIN nad 20 mil Kč), nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ (CIN do 20 mil Kč), a to v rozsahu uvedeném v příloze č. 4 Směrnice SŽDC č. 96 pro nakládání s odpady a současně ve VTP na zhotovení stavby. Uvedená dokumentace musí být předána objednateli jako jeden z dokladů pro vydání kolaudačního souhlasu.

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

Stavbou nebudou dotčeny žádné chráněné rostliny ani živočichové, ekologické funkce a vazby v krajině zůstanou zachovány

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000,

Stavbou nebudou dotčeny žádné zájmy chráněné soustavou chráněných území Natura 2000

d) způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem
Stavba nevyžaduje posouzení vlivů podle zákona 100/2001 Sb.

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,

Záměr nespadá do režimu zákona o integrované prevenci

f) navrhovaná ochranná a bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů.
V rámci projektu nejsou navrhována žádná nová ochranná a bezpečnostní pásma

V případě, že je dokumentace podkladem pro společné územní a stavební řízení s posouzením vlivů na životní prostředí, neuvádí se informace k bodům a), b), d) a e), neboť jsou součástí dokumentace vlivů záměru na životní prostředí.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Požadavky z hlediska plnění úkolů ochrany obyvatelstva definovaných zákonem č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému (IZS) nejsou požadavkem ani předmětem tohoto projektu.

B.8 Zásady organizace výstavby

- a) *potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění,*
Elektrická energie je jediným zdrojem nezbytným pro zřízení a provozování stavby. Bude využito nově realizované přípojky z obce Ivančice na hranici pozemků podél komunikace II/152 směrem k RD u přejezdu P3950.
- b) *odvodnění staveniště,*
V průběhu stavby bude provedena rekonstrukce silniční komunikace a zřízení odvodnění v celé šíři komunikace.
- c) *nápojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu,*
Volná šířka pozemní komunikace na přejezdu a přilehlých úsecích bude minimálně 5 metrů, s plynulým najížděním silničních vozidel na přejezd s podélným sklonem silniční komunikace v přilehlých úsecích po obou stranách přejezdu do 3%.
- d) *vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky,*
Stavba bude mít v průběhu realizace minimální vliv na okolní stavby a pozemky.
- e) *ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin,*
Rozsah stavby nevytváří žádné požadavky asanace a demolice. Kácení dřevin není vyžadováno, nicméně pokud takový požadavek v průběhu realizace vznikne, pak se bude jednat o kácení náletových dřevin v ochranném pásnu dráhy s cílem zajištění bezpečnosti provozu.
- f) *maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště,*
Jsou uvedeny v tabulce dotčených pozemků – viz příloha.
- g) *požadavky na bezbariérové obchozí trasy,*
V rámci projektu nevzniká žádný požadavek na obchozí trasy.
- h) *maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace,*
- i) *balance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin,*
Stavba svým charakterem nevyžaduje deponování materiálu. Vytěžený materiál bude využit k záhozu nově zřizovaných kabelových tras.
- j) *ochrana životního prostředí při výstavbě,*

Stavba bude mít vliv na zhoršení životního prostředí, a to především:

- lokální zvýšení hluku ze stavební mechanizace
- zvýšení prašnosti a koncentrace zplodin výfukových plynů ze stavební techniky
- zvýšení četnosti jízd nákladních automobilů

Eliminace těchto vlivů je částečně možná, závisí především na zodpovědnosti dodavatele stavby, který by měl dbát na dodržování základních požadavků, stanovených legislativou (bezpečnostní předpisy, protipožární předpisy, havarijní řád apod.)

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

Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č.246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č.23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu § 15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí na druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

Zhotovitel stavby je povinen vytvářet, vhodnou organizací bezpečnosti a ochrany zdraví při práci, bezpečné a zdravé neohrožující pracovní podmínky. Je povinen přijímat opatření k předcházení rizik nebo k minimalizaci neodstranitelných rizik. Nebezpečné činitele a procesy je povinen vyhledávat soustavně, je povinen pravidelně kontrolovat úroveň BOZP na pracovišti.

Zhotovitel je povinen dodržovat ustanovení předpisu o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1, účinného od 1.1.2021 a předpisu SŽDC D1, změna 4, účinného od 10.06.2018.

Zahájení a ukončení prací je nutno ohlásit na místně příslušné operační středisko HZS Správy železnic - JPO Brno, Kulkova 28, 614 00 Brno, nepoplachové č. tel. 972 624 065, email: HZSBNOo-per@spravazeleznice.cz, v dostatečném předstihu pro zajištění potřebných opatření

k vytvoření podmínek pro zásah a záchranné práce. Po dobu prací musí být zajištěna možnost příjezdu jednotek IZS pro zásah v objektech drah a na dráze.

Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky o požární bezpečnosti při svařování dle předpisu R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.

l) úpravy bezpečnosti užívání výstavbou dotčených staveb,

Stavba musí být zabezpečena výstražnými tabulkami se zákazem vstupu cizích osob na stavenišť. Výkopy v blízkosti komunikací, umožňujících pohyb třetích osob, musí být řádně označeny (ohrazeny), v případě snížené viditelnosti osvětleny. Plochy určené k uskladnění materiálu, parkování strojů a zařízení, musí být oploceny.

m) zásady pro dopravní inženýrská opatření,

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

Realizace P3950 bude prováděna v době kompletní výluky železničního provozu na trati dle bodu B.4b.

Stavbu se doporučuje realizovat ve společné výluce se stavbami „II/152 Ivančice – Moravské Bránice“.

O výluky je nutné požádat s dostatečným časovým předstihem, v řádných termínech. Výluky je nutné zpracovat včas do ročního plánu výluk v termínech daných předpisem SŽDC D 7- 2.

o) *postup výstavby, rozhodující dílčí termíny.*

Přípravné práce:

- označení / vytýčení pracoviště
- příprava zařízení staveniště
- zřízení manipulačních a parkovacích ploch včetně označení a zabezpečení
- vytýčení inženýrských sítí

Termín a doba trvání: 01-02/2022

Stavební práce:

- demontáž stávajícího železničního pole
- demontáž stávajícího přejezdu
- výkopové práce pro kabelové trasy a NN
- výkopové a stavební práce technologického domku vč. přilehlé plochy
- výkopové práce pro základy výstražníků
- rozšíření komunikace v místě výstražníků
- výkopové práce pro svislé dopravní značení pozemní komunikace
- položení kabelových tras včetně zasypu
- instalace nového přejezdu
- instalace nového železničního pole
- stavební práce pro instalaci nových výstražníků

Termín a doba trvání: 03-09/2022

Technologické práce:

- montáž výstražníků
- montáž přejezdů
- montáž ovládacích prvků PZS
- zkouška ovládání PZS

Termín a doba trvání: 10-12/2022

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Předmětem stavby je modernizace zabezpečovacího zařízení přejezdu, který zůstává ve své původní poloze. Z pohledu ovlivnění odtokových poměrů lze tedy konstatovat, že dopady stavby nebudou žádné, nebo naprosto minimální.

Souhrnnou technickou zprávu zpracoval:

Ing. Emil Špaček

Tel: +420 603775232

E-mail: emil.spacek@sagasta.cz