

B. SOUHRNNÁ ČÁST

OBSAH

- B.1 Souhrnná technická zpráva**
 - B.1.1 Zhodnocení staveniště*
 - B.1.2 Průzkumy a podklady*
 - B.1.3 Ochranná pásma*
 - B.1.4 Koncepce stavby*
 - B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek*
 - B.1.6 Příprava pro výstavbu*
 - B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí*
 - B.1.8 Výjimky z předpisů*
- B.2 Provozní a dopravní technologie**
- B.3 Vliv stavby na životní prostředí**
- B.4 Odolnost a zabezpečení stavby**
- B.5 Energetické výpočty**
- B.6 Protikoroze ochrana**
- B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí**
- B.8 Dopravní opatření**
- B.9 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF a PUPFL**
- B.10 Úspora energie a ochrana tepla**
- B.11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí**
- B.12 Ochrana obyvatelstva**
- B.13 Bezbariérové užívání**

Přílohy:

1. Geotechnický průzkum PZS železničního spodku na přejezdu v km 33,243

B.1. Souhrnná technická zpráva

B.1.1. Zhodnocení staveniště

Staveniště železničního přejezdu a PZZ v km 33,243 (P8055) se nachází v blízkosti n.z. Bystřička na dvoukolejně elektrizované trati Horní Lideč st.hr. – Hranice na Moravě v mezistanicím úseku Jablůnka – Valašské Meziříčí. Přejezd je zabezpečený reléovým zařízením PZS typu AŽD 71 kategorie PZS 3ZBI s polovičními závory. Všechny kolejové obvody na trati jsou dvoupásové KO-34. Kontrolní zařízení PZS je umístěné v dopravní kanceláři žst. Valašské Meziříčí. Technologie PZS je umístěna ve dvou reléových stojanech v suterénu budovy bývalého stavědla.

Traťová rychlost je 80 km/h, zábrzdňá vzdálenost je 1000 m. Největší délka vlaku nákladní dopravy je 600m.

Staveniště se převážně nachází na pozemku investora a ve dvou případech zasahuje na pozemky státních organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Vstup a vjezd ze stávajících komunikací, veškeré skladování, montáže a manipulace budou probíhat na pozemku investora SŽDC staveniště je v dobrém stavu.

B.1.2. Průzkumy a podklady

Geodetickým podkladem pro zpracování přípravné dokumentace je zaměření stávajícího stavu, které zajistil hlavní projektant SB projekt, s.r.o. se sídlem v Hodoníně. Účelová mapa byla zaměřena a zpracována zeměměřickou kanceláří Ing. Jan Smetana, Brno, kancelář Kroměříž, leden 2014. (příloha I.- Geodetická dokumentace).

Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické síť katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.). Tyto údaje nejsou opakovaně uváděny na jednotlivých výkresech.

Podkladem pro projekční práce byly výsledky geotechnického průzkumu, práce byly provedeny a vyhodnoceny společností GeoTec–GS, a.s. se sídlem v Praze, pracoviště Olomouc. Geotechnický průzkum byl proveden v rozsahu stanoveném předpisem SŽDC S 4 – Železniční spodek, příloha č. 9 – Geotechnický průzkum tělesa železničního spodku. Geotechnický průzkum je přílohou této souhrnné technické zprávy.

B.1.3. Ochranná pásma

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

Stanovení nových ochranných pásem -

Ochranné pásmo dráhy

Dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách je ochranné pásmo dráhy celostátní nebo regionální vymezeno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo inženýrských sítí

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

7 m u venkovních vedení o napětí nad 1 do 35 kV

12 m u venkovních vedení o napětí nad 35 do 110 kV

15 m u venkovních vedení o napětí nad 110 do 220 kV

20 m u venkovních vedení o napětí nad 220 do 400 kV

30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV

1 m od krajního kabelu u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně

3 m od krajního kabelu u kabelových podzemních vedení nad 110 kV

4 m u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně

8 m u plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm včetně

12 m u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm

1 m u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce

4 m u technolog. objektů 4 m

u kanalizací určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.

Ochranné pásmo silnic I. Třídy

Ochranným pásmem silnic I. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 50 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Legislativa:

Ochranná pásma elektrizační soustavy jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb. § 46.

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. § 68.

Ochranná pásma výroben a rozvodů tepla určuje zákon č. 458/2000 Sb. § 87.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok určuje zákon č. 274/2001 Sb. § 23.

Ochranné pásmo dráhy určuje zákon č. 266/1994 Sb. § 8.

Ochranné pásmo veřejné komunikační sítě určuje zákon č. 127/2005 Sb. § 102.

Ochranná pásma vodních zdrojů stanoví podle zákona č. 254/2001 Sb.

Ochranná pásma sdělovacích kabelů - zákon č. 127/2005 Sb.

Ochranná pásma silniční - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Výše uvedené právní předpisy určují, co je v ochranných pásmech zakázáno, případně jak mohou být využívána, aby se umožnil spolehlivý provoz příslušných sítí, drah a komunikací a zajistila se ochrana vodních zdrojů, přírody, krajiny a života, zdraví a majetku osob. Zhotovitel musí tyto zákazy respektovat. Za případné nedodržení této povinnosti plně zodpovídá zhotovitel.

Staveniště se převážně nachází na pozemku investora SŽDC a.s. a ve dvou případech zasahuje na pozemky státních organizací Ředitelství silnic a dálnic ČR a Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových.

Navrhovaná nová ochranná pásma

Realizovanou stavbou nedojde ke změně rozsahu ochranného pásma dráhy. Další nová ochranná pásma vzniknou v souvislosti s realizací nových kabelových tras sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých.

Chráněná území, prvky a objekty

Stavbou nebude dotčeno chráněné území. Podrobnosti a vyhodnocení jsou popsána v části dokumentace B.3. Vliv stavby na životní prostředí.

Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace baňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování – **stavba leží mimo veškerá zvláště chráněná území, území dotčená báňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma. Stavba je situována v ochranném pásmu dráhy.**

Z hlediska ochrany životního prostředí se stavba nenachází v území CHKO Beskydy. Stavba se nenachází v ochranném pásmu maloplošně chráněného území. Z hlediska inženýrských sítí se stavba nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí následujících organizací:

- SŽDC OŘ Olomouc:
 - Kabely NN Správy elektrotechniky a energetiky
 - Kabely ZZ Správy sdělovací a zabezpečovací techniky
 - ČD Telematika a.s.

B.1.4. Koncepce stavby

B.1.4.1 Účel stavby:

Stavba má za cíl vybudovat nové technologicky moderní přejezdové zabezpečovací zařízení na přejezdu v km 33,243 a rekonstruovat stávající nevyhovující technický stav přejezdové konstrukce. Stávající přejezdové zabezpečovací zařízení v km 33,243 bude nahrazeno přejezdovým zabezpečovacím zařízením moderního reléového typu s elektronickými prvky. Všechny prvky venkovní i vnitřní části PZS včetně elektrické přípojky budou realizovány nově. Dále bude na přejezdu provedena rekonstrukce železničního svršku u obou kolejí v úseku zesílené konstrukce tělesa železničního spodku včetně pražcového podloží. Rekonstrukce koleje v obou traťových kolejích je navržena v délce 61m. Odvodnění zemní pláně v jednostranném sklonu je zajištěno systémem trativodů a šachet s vyústěním na terén. Na přejezdu v km 33,243 je navržena přejezdová konstrukce celopryžová se závěrnou zídou.

B.1.4.2 Přehled o dodržení obecných technických požadavků na výstavbu:

Rekonstrukce je v souladu s normou ČSN 34 2650 ed.2, ČSN 73 6380, ČSN 73 6110.

B.1.4.3 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území a její vzhled a výtvarné řešení:

Stavba nenaruší vzhled okolní krajiny a zástavby.

B.1.4.4 Stručný popis navrženého řešení po jednotlivých PS a SO:

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 02 Přechodné přejezdové zabezpečovací zařízení

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 03 Železniční přejezd v km 33,243

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 04.1 Provizorní přejezd

SO 04.2 Provizorní komunikace

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 07 Demolice objektu strážního stanoviště č.11

E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) – stavební část

SO 06 Trafostanice 6kV

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 05 Elektrická přípojka

D.1.3 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení

- instalace nového reléového domku (RD) u PZS
- provedení dílčí části nové kabelizace v okolí přejezdu navazující na kabelizaci stávající
- umístění technologie PZS do RD
- úprava stávajících kolejových obvodů a nových ASE souborů
- instalace venkovních prvků PZS do reléového domku a závěrečné terénní úpravy v rámci železničního přejezdu
- demontáž venkovní a vnitřní část stávajícího PZS typu AŽD 71 včetně zrušení suterénu budovy bývalého stavědla vněmž je jeho vnitřní část umístěna
- zrušení zabezpečovacího zařízení stávajícího železničního přejezdu

PS 02 Přechodné přejezdové zabezpečovací zařízení

- provizorní kabelizace
- instalace provizorního venkovní části provizorního PZS s navázáním na vnitřní část stávajícího PZS AŽD71
- odzkoušení provizorního PZS a jeho uvedení do provozu
- demontáž zařízení vnitřní i venkovní části provizorního PZS

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 01 Železniční svršek

Tento stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního svršku u obou kolejí v úseku zesílené konstrukce tělesa železničního spodku a v úseku provizorního přejezdu v ekm 33,218 včetně výběhů pod dřevěnými pražci.

Soustava železničního svršku použita v rekonstruovaném úseku - kolejnice tv.49 E 1 na betonových pražcích SB8; rozdělení pražců „u“, tuhé upevnění, pod přejezdovou konstrukcí v km 33,243 upevňovadla s antikorozní úpravou, antikorozní nátěr kolejnic.

V rekonstruovaném úseku jsou navrženy betonové pražce SB 8 v souladu se stanoviskem správce zařízení SŽDC, OR Olomouc ze dne 21.6.2013.

Rekonstrukce koleje v obou traťových kolejích je navržena v délce 61m.

Koleje jsou v rekonstruovaném úseku vedeny ve směrovém oblouku o poloměrech $R=354,05\text{m}$ (1), $R=350\text{m}$ (2); jednotné převýšení $D=116\text{mm}$.

Minimální úpravy sklonových poměrů respektují záměr navrženého řešení, aby temena kolejnic kolejí v místě rekonstruovaného přejezdu byla na přímce.

Rekonstrukce GPK (podbití ASP) je navržena v úseku 621m v 1. koleji a v úseku 615m ve 2. koleji.

Osová vzdálenost traťových kolejí 4050mm je zachována, traťová rychlost 80km/h. V rekonstruovaném úseku je zřízena bezstyková kolej, osazeny nové zajišťovací značky.

V úseku rekonstrukce železničního svršku a spodku je navrženo nové kolejové lože v tl. 0,35m pod ložnou plochou betonového pražce. V úseku rekonstrukce železničního svršku bez zásahu do železničního spodku je tloušťka kolejového lože 0,35m + 0,05m (ochranná vrstva z důvodu pokládky geotextilie). Změna tloušťky kolejového lože při přechodu betonových pražců na pražce dřevěné se provede výběhem pod dřevěnými pražci.

Bude provedena rekonstrukce LISů ve stávající poloze. V souvislosti s výškovou úpravou komunikace na přejezdu je součástí SO dále drobná směrová a výšková úprava stávajícího trakčního vedení v obou traťových kolejích.

SO 02 Železniční spodek

Rekonstrukce železničního spodku zahrnuje vybudování povrchového a podpovrchového odvodňovacího systému a vybudování nové zesílené konstrukce pražcového podloží.

V místě přejezdu je navržena dle výsledku GP zesílená konstrukce pražcového podloží, která vychází dle předpisu SŽDC S4 z typu 2:

- kolejové lože – drcené kamenivo frakce 32/63mm v tl. 350mm pod ložnou plochou betonového pražce
- minerální směs - frakce 0/32mm v tl. 200mm
- výzisk šterkového lože v tl. 300mm
- zhutněná zemní pláň

Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo na délce 33m v obou kolejích. Vzhledem k velké šikmosti křížení trati s komunikací je ZKPP navržena v obou kolejích vstřícně.

Odvodnění zemní pláň v jednostranném sklonu je zajištěno systémem trativodů a šachet s vyústěním s vyústěním na terén cca v km 33,198 (na drážní pozemek mimo těleso železničního spodku).

Odvedení srážkové vody ze silnice I/57 mimo přejezd je zajištěno příčným a podélným uspořádáním pozemní komunikace s odvedením na terén.

E.1.3 Železniční přejezdy

SO 03 Železniční přejezd v km 33,243

V km 33,243 je navržena přejezdová konstrukce celopryžová se závěrnou zídou tv. T pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích SB8 včetně ochranných náběhů.

Šířka přejezdu v místě křížení s 1.kolejí – 12m, se 2.kolejí - 12,1m.Stavební šířka přejezdové konstrukce : 1. kolej – 14,4m; 2. kolej – 15,6m.

Šířka převáděné komunikace v místě přejezdu 7,5m; délka přejezdu mezi závorovými břevny činí 19,3m; úhel křížení 38,7°.

Předmětem této projektové dokumentace není řešení rekonstrukce silnice I/57 pouze minimální výšková úprava. Úprava nivelety pozemní komunikace je navržena do vzdálenosti 23,5m na valašskomeziříčské straně a do vzdálenosti 15m na vsetínské straně vztaženo k závěrným zídám přejezdové konstrukce.

Vodorovné značení bude rekonstruováno. S ohledem na šikmost úrovněového křížení bude vodorovné dopravní značení doplněno o příčnou souvislou čáru, která vymezí hranici pro bezpečné zastavení vozidla z pohledu padajících závor. Vyznačení příčné souvislé čáry v obou jízdních pružích bylo odsouhlaseno na místním šetření, které svolal Drážní úřad v Olomouci za účelem projednání změny způsobu zabezpečení přejezdu – Rozhodnutí je přílohou dokladové části H.

Ze strany investora není dán požadavek na řešení křižovatky v bezprostřední blízkosti železničního přejezdu.

E.1.8 Pozemní komunikace

SO 04 Provizorní přejezd a komunikace

V rámci tohoto stavebního objektu se zřídí provizorní železniční přejezd v ekm 33, 218 včetně provizorní komunikace, která zajistí objíždnou trasu po dobu vlastní rekonstrukce stávajícího přejezdu v km 33,243 železniční trati Horní Lideč st.hr. - Hranice na Moravě.

Na jednání dne 13.6.2013 byla otevřena otázka možnosti řešit objíždnou trasu po komunikacích nižších tříd bez budování finančně značně nákladného provizoria na dobu cca 10dnů. Z pohledu zástupců Krajského úřadu Zlínského kraje je nutno řešit objíždnou trasu stavbou provizorní komunikace se zachováním jednosměrného provozu silničních vozidel na silnici I/57, který bude řízený přenosnou světelnou signalizací.

SO 04.1 – Provizorní přejezd

V ekm 33,218 je navržena přejezdová konstrukce celopryžová se závěrnou zídou tv. T pro železniční svršek 49 E 1 na betonových pražcích SB8 včetně ochranných náběhů.

Šířka převáděné komunikace v místě přejezdu 4,5m; stavební délka přejezdu mezi závěrnými zídami je 8,8m; úhel křížení 51,5°.

Mezi závěrnými zídami přejezdové konstrukce v prostoru mezi 1. a 2. traťovou kolejí se provede živičná vozovka.

SO 04.2 – Provizorní komunikace

Provizorní komunikace je řešena jako jednopruhová obousměrně pojížděná komunikace základní šířky 4,50 m a délky 149,00 m, přičemž délka nového zpevnění je cca 58 m. Komunikace je směrově navržena tak, aby minimální odstup od stožáru trakčního vedení byl 2,00 m, směrové poloměry mají hodnotu 35,00, 33,25 a 100,00 m. Obalovými křivkami byl prověřen průjezd návěsových souprav pro oba směry. Podélný sklon je dán výškovým osazením a příčným sklonem provizorního přejezdu, navázáním komunikace na stávající silnici a využitím stávajících zpevněných ploch pro konstrukci komunikace. Ta je navržena v základu živičná, výchozím předpokladem návrhu je její krátká doba životnosti, cca 10-15 dní.

S ohledem na funkci komunikace je možné variantní řešení konstrukce, například montovaná vozovka ze silničních panelů. Ohraničení komunikace je řešena krajnicemi zpevněnými šterkodrtí nebo výfrezkami šířky 0,50 m, odvodnění příčným spádováním na přilehlý terén.

E.2.1 Pozemní objekty budov

SO 07 Demolice objektu strážního stanoviště č.11

Stavba bude odstraněna postupným rozebíráním za použití strojní mechanizace, postupným demolováním od střechy. Výška stavby je cca 2,9 m nad stávajícím terénem a nehrozí pásu spodních konstrukcí neboť stavba je jednopodlažní a nedojde tedy k porušení stability jak vlastní tak i sousedních staveb. V okolí nejsou žádné jiné stavby. Nejbližší stavba je RD ve vzdálenosti cca 150 m.

Po provedení demolice a následném odvezení demolované sutě bude pozemek postupně dosypán a postupně v rámci dosypání zhutněn s konečnou travní úpravou. Na zhutnění bude použit zhutnitelný materiál s převážně s drceným kamenivem. Kamenivo fr. 63-125 bude po 20 cm hutněno na únosnost $E_{dv2}=50\text{Mpa}$. Hutnění bude prováděno svahovitě. Po zasypání a zhutnění násypu bude provedeno následné zasypání orníci v tl. 20 cm a pozemek bude zatravněn.

E.3.2 Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna) – stavební část

SO 06 Trafostanice 6kV

Stávající trafoskříň TTS 606 na pozemku parc. č. 769 bude demontována. Je třeba odkrýt stávající kabely VN, tak aby se mohly naspojkovat. Předpokládáme uložení stáv. kabelů v betonovém žlabu.

Vedle skříně bude postavena nová typizovaná kiosková trafostanice TTS 801. Trafostanice bude umístěna na pozemek SŽDC parc. č. 759/1 v minimální vzdálenosti 4 m od osy koleje.

SO 06 řeší postavení a vyzbrojení traťové trafoskříně TTS 801 na přejezdu v km 33,243 na železniční trati Valašské Meziříčí – Vsetín. Trafostanice se navrhuje typu TS8-AZ-C3 s 3f. transformátorem 10 kVA pro napájení zab. zařízení, VN pojistkami 3x 2A a dvěma odpojovači na ruční pohon.

Kiosková aluzinková trafostanice typového označení TS 8 - AZ je určena pro napájení železničních zabezpečovacích zařízení z rozvodu 6 kV, 50 Hz resp. 75 Hz. Trafostanice je použitelná na drahách s trakčními soustavami DC 1500 V, DC 3000 V a AC 25000 V, 50 Hz. Trafostanice je samostatné zařízení, které může současně plnit funkci rozpojovacího bodu 6 kV a odběrného místa.

Nová skříň trafostanice bude uzemněna v souladu s normami ČSN 33 2000-5-54 ed.2, ČSN 33 3201 a ČSN 33 2000-4-442.

E.3.6 Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 05 Elektrická přípojka

Z nové trafostanice TTS801 bude vyveden napájecí kabel AYKY 4x10 mm², který bude napájet společnou přístrojovou skříň. Skříň integruje do společného objektu skříňku místní obsluhy, venkovní telefonní objekt a skříň pro elektrotechniku.

Skříň je určena pro umístění z hlediska vibrací a rázů na volném prostranství mimo trať ve venkovním prostředí klimatické třídy T1 a T2 s teplotami od -40°C až +65°C.

Ze skříňe povede napájecí kabel pro nový RD ve společném výkopu s kabelem zabezpečovacího zařízení.

Kabel bude uložen v zemi v korugované chráničce v kabelové rýze (h=70 cm).

B.1.4.5 Návrh požadavků na postupné provádění stavby:

PS 02; SO 04 proběhnou na počátku stavby z důvodu nutnosti vybudování provizorního železničního přejezdu jako objízdné trasy stávajícího přejezdu po dobu jeho rekonstrukce. PS 01, SO 01; SO 02; SO 03, SO 05, SO 06, SO 07 budou následně probíhat současně. Před uvedením traťové koleje do provozu proběhne potřebná výšková a směrová regulace polohy trakčního vedení.

B.1.4.6 Požadavky stavby na zdroje

Nejsou žádné zvláštní či doplňující požadavky na zdroje energií. Stávající přípojka elektrické energie bude rekonstruována v rámci SO05 v součinnosti s SO 06.

B.1.4.7 Odvedení povrchových vod, napojení na kanalizaci

Svod povrchových vod se touto stavbou nemění. Stavba nevytváří žádné odpadní vody a nezasahuje do ochranných pásem hygienické ochrany.

B.1.4.8 Napojení na dopravní systém

Napojení na stávající dopravu po silniční komunikaci č. I/57 je součástí této dokumentace a bude řešeno vybudováním provizorního železničního přejezdu jako objízdné trasy stávajícího přejezdu po dobu jeho rekonstrukce.

B.1.4.9 Rozsah náhradní výsadby a ozelenění:

Po výkopových pracích bude zemina upravena a zatravněna.

B.1.4.10 Bezpečnost práce

Montážní práce a úpravy na PS 01, PS 02, SO 01 až SO 07, budou prováděny taktéž za přerušení železničního provozu, případně za částečné výluky zabezpečovacího zařízení. Při práci na provozovaném zařízení je nutná spolupráce a řídit se pokyny dopravních zaměstnanců a udržujících pracovníků jednotlivých správ.

Pro zajištění bezpečnosti práce, při přípravě i provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení. Práce budou probíhat v drážních objektech na drážním pozemku a pozemku SŽDC s.o. v kolejišti a blízkosti kolejiště. Při práci

v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních zaměstnanců. Vedoucí prací zajistí, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům.

Výkopy pro kabelovou rýhu je nutno zajistit tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků pohybujících se v kolejišti. Na místech veřejně přístupných budou výkopy při snížené viditelnosti a v noci dostatečně osvětleny. Výkopy budou ohraničeny reflexní páskou.

Všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železničním provozu jsou uvedeny v zákoníku práce (zákon 262/2006 sb.), v předpisu SŽDC Bp1 a v normě ČSN 34 3100.

Při práci v kolejišti a v provozních místnostech je nutno dbát pokynů dopravních a udržujících pracovníků. Vedoucí prací musí zajistit, aby pracoviště odpovídalo bezpečnostním předpisům. Pracovníci musí být pravidelně proškoleni.

Práce na železničním tělese, zabezpečovacím a sdělovacím zařízení je možné provádět se souhlasem odpovědných pracovníků OŘ Olomouc a ČD Telematika a.s.

Bezpečnost práce, při přípravě i provádění stavebních a montážních prací bude zajištěna respektováním příslušných ustanovení závazných předpisů a nařízení.

Viz příloha č.1 (části F),
„PLÁN BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI NA STAVENIŠTI“.

B.1.4.11 Posouzení stavby z hlediska technických požadavků na užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

Po stránce stavební se povrch přejezdové komunikací zlepší. Přejezdové zařízení v km 33,243 vzhledem k poloze přejezdu mimo zastavěnou část obce a neexistenci chodníku nebude vybaveno signalizací pro nevidomé. Z hlediska užívání přejezdu osobami s omezenou schopností pohybu a orientace nebudou prováděny žádná opatření.

B.1.4.12 Uvedou se podmiňující, vyvolané a jiné investice a předpoklady:

Neobsazeno

B.1.4.13 Uvedou se statické výpočty

Neobsazeno

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba je ve své podstatě rekonstrukcí stávajících určených technických zařízení a jejich poloha se stavbou nemění.

Stavba nemá negativní vliv na životní prostředí a nevytváří žádné nebezpečné odpady.

a) *podmínky rozhodnutí o umístění stavby*

Požadavky na další přípravu staveb se nepředpokládají. Dokumentace vychází ze zpracované a schválené přípravné dokumentace a posouzení stávajícího stavu zabezpečení Drážním úřadem.

b) *Podmínky posuzování vlivů na životní prostředí*

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

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

Kapacitní údaje jsou uvedeny v průvodní zprávě „A“ část A.2.3.

B.1.6 Příprava pro výstavbu

- a) Uvolnění staveniště - **uvolnění staveniště se neuvažuje**
- b) Využití stávajících nebo budovaných objektů - **využití stávajících objektů se uvažuje dle bodu c).**
- c) Dočasné využití stávajících objektů po dobu výstavby – **po dobu výstavby bude dočasně využit stávající objekt strážního stanoviště č. 11 ve kterém se nachází technologie stávajícího PZS a následně bude tento objekt v této stavbě zrušen.**
- d) Způsob provedení demolice a místa skládek – **v závěrečné etapě stavby bude provedena demolice objektu strážního stanoviště č. 11 dle SO 07 , skládka vytěženého stavebního a zemního materiálu se odevzdá na řízenou skládku dle popisu v části „F“ této dokumentace.**
- e) Likvidace porostů - **likvidace porostů nebude uplatněna**
- f) Likvidace škodlivých odpadů – **s nebezpečným odpadem bude nakládáno tak aby nedošlo k ohrožení životního prostředí a zdraví lidí nebo zvířat, nebo při manipulaci sním.**
- g) Zabezpečení ochranných pásem, chráněných objektů i prostoru po dobu výstavby – **stavba je situována v ochranném pásmu dráhy. Popsáno v odst. B.1.3.**
- h) Přeložky podzemních a nadzemních vedení - **Přeložky pozemních a nadzemních vedení, dopravních tras se nepředpokládají.**
- i) Omezující nebo bezpečnostní opatření při přípravě staveniště a v průběhu výstavby - **Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1**
- j) **Omezení provozu dráhy a omezení provozu na silniční komunikaci** bude realizováno v době provádění prací na stavebních objektech SO 01- SO 03. Před podáním požadavku na zajištění výlukové činnosti na OŘ Olomouc zajistí zhotovitel projednání termínu uzavřením stávajícího přejezdu vždy v jedné koleji s orgány státní správy. Toto stanovisko bude součástí žádosti o vypracování výlukového rozkazu ve smyslu ustanovení SŽDC D7/2. Při realizaci PS 01 a PS 02 budou zavedena dopravní opatření ve smyslu interních předpisů SŽDC D1, SŽDC D7/2, SŽDC (ČSD) T100 a dalších technických předpisů provozovatele dráhy.
Při realizaci PS 01 a PS 02 budou zavedena v případě potřeby krátkodobá dopravní opatření ve smyslu dopravního předpisu SŽDC D1 a dalších technických předpisů.
- k) Omezení v dodávce energií – **nepředpokládá se využití elektrické energie i jiných zdrojů v rámci stavby.**

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Předpokládá se usazení nového technologického domku v definitivní podobě na pozemku ve správě „Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Výměra pozemku pro tento trvalý zábor je definována graficky v geodetické části této dokumentace a bude použita jako podklad pro projednání smlouvy o věcném břemenu nebo smlouvy o odprodeji (převodu) do správy SŽDC s.o..

B.1.8 Výjimky z předpisů

Charakter stavby nevyžaduje žádat o výjimky z norem ČSN, TNŽ a předpisů SŽDC S.O., ČD a dalších vyhlášek a nařízení.

B.2. Provozní a dopravní technologie

Počáteční stav: Přejezd je zabezpečen PZS starší konstrukce.

Cílový stav: Rekonstrukce stávajícího PZS za technologicky moderní přejezdové zabezpečovací zařízení a rekonstruovaný povrch přejezdu.

Při rekonstrukci přejezdu a jeho stavebních úpravách lze předpokládat časově omezené dopravní opatření (výluky traťových kolejí) a dle potřeby snížení rychlosti železničních vozidel na přejezdu. Uzavření silniční komunikace se nepředpokládá.

Obsluha traťového a staničního zabezpečovacího zařízení bude v souladu s předpisem Z1. Provozní a dopravní technologie zůstane zachována.

B.3. Vliv stavby na životní prostředí

Stavbou nedojde ke zvýšení hlukové zátěže, jelikož stavba jako taková nebude mít vliv na intenzitu dopravy.

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

Stavba přejezdu si vyžádá vybudování pražcového podloží a rekonstrukci kolejového roštu, montáž nové pryžové přejezdové konstrukce; jízda silničních vozidel bude plynulejší a tišší.

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

Odpadové hospodářství.

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

Odtěžená zemina, která nebude stavebníkem využita v rámci stavby, bude odvezena na skládku, kterou zvolí zhotovitel stavby po dohodě s místně příslušným orgánem vykonávajícím státní správu v oblasti nakládání s odpady – MÚ Valašské Meziříčí. Pro předpokládané malé množství vyzískané zemní hmoty je několik řízených skládek v okolí města Valašské Meziříčí.

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

Vybouraná živice z přejezdové vozovky bude likvidována v souladu s platnou legislativou v oblasti odpadového hospodářství firmou, která je k této činnosti oprávněna. Způsob likvidace bude zhotovitelem stavby dokladován.

Vliv na životní prostředí, ochrana přírody a krajiny, ochrana ovzduší.

Stavební práce si nevyžadají zásah do zeleně.

Stavební materiály zabudované do železničního svršku a spodku musí splňovat ustanovení zákona 114/1992 Sb., ve znění zákona 347/1992 Sb. a prováděcí vyhlášky 395/1992 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Realizovanou stavbou se nemění její dosavadní účel a využití, lze konstatovat, že po uvedení do provozu nebudou dotčeny zájmy ochrany ovzduší.

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Bez vlivu na životní prostředí.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu stavby

Bez vlivu na životní prostředí.

B.4. Odolnost a zabezpečení stavby

Stavba splňuje všechny požadavky následujících norem a právních předpisů:

Zákon č. 266/1994 Sb. O drahách, ve znění pozdějších novel

ČSN 34 2600 ed.2 Elektrická železniční zabezpečovací zařízení

ČSN 34 2650 ed.2 Přejezdová zabezpečovací zařízení

ČSN 73 6380 Z1 Železniční přejezdy a přechody

ČSN 73 6102 ed.2 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6101 Z1 Projektování silnic a dálnic

ČSN 33 2000-4-41 ed.2 Z1 Elektrotech. Předpisy: Ochrana před úrazem elektrickým zařízením

ČSN 33 2000-3 Z1, Z2, Z3 Elektrotech. Předpisy: Stanovení základních charakteristik

ČSN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních

ČSN 50110-2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních (národní dodatky)

TNŽ 34 2609 Projektování kabelových rozvodů železničních zabezpečovacích zařízení

TNŽ 37 5715 1Z Silová kabelová vedení celostátních drah

ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

ČSN 73 6006 Výstražné fólie k identifikaci podzemních vedení technického vybavení

Předpis SŽDC D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy

Předpis SŽDC (ČD) S4 Železniční svršek

Předpis SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních zabezpečovacích zařízení

Předpis SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení

Předpis s SŽDC D7/2 Předpis pro organizování výlukové činnosti na tratích provozovaných Správou železniční dopravní cesty, státní organizace.

Předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

El. energie

Během výstavby budou využívány nově zřízené el. přípojky u přejezdů.

Zásobování vodou

Při výstavbě se nepředpokládá potřeba napojení na vodovodní síť. Instalovaná technologie nevyžaduje pro provoz vodovodní přípojku.

Kanalizace

Budované zařízení nevyžaduje pro svou činnost kanalizaci.

Vytápění, klimatizace

Vytápění rel. domku bude řešeno el. topnými panely.

Jiné energetické zdroje

Stavba nevyžaduje napojení na jiné zdroje energie (plyn, apod.)

Osvětlení

Stavba neřeší osvětlení pozemní komunikace v oblasti přejezdu. Osvětlení uvnitř rel. domku bude řešeno zářivkovými tělesy.

Pracovní osvětlení staveniště během výstavby bude řešit zhotovitel dle svých aktuálních požadavků přenosnými osvětlovacími tělesy.

Sdělovací zařízení

Provizorní sdělovací zařízení stavba nevyžaduje. V cílovém stavu bude na reléovém domku umístěn venkovní telefonní objekt.

Železniční zabezpečovací zařízení

Stavba vyžaduje vybudování přechodného zabezpečovacího zařízení provizorního přejezdu navržené objízdné trasy v blízkosti stávajícího přejezdu. V cílovém stavu bude přejezd zabezpečen novým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie.

Zemní práce

Bude provedena výstavba přechodného zabezpečovacího zařízení provizorního přejezdu v km 33,218. Dále bude provedena rekonstrukce svršku, spodku a přejezdové konstrukce železničního přejezdu v km 33,243. Dále bude provedena demolice objektu bývalého strážního stanoviště č.11. Pro dočasné uložení zeminy bude využito prostoru u přejezdu a vedle výkopu. Znečištěný štěrk z kolejového lože bude likvidován ekologickým způsobem na řízené skládce. Zemina z výkopů bude uložena vedle výkopu a následně použita k záhozu.

Protipožární ochrana RD

Reléový domek u přejezdu tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V domku budou pouze dva malé otvory pro účely větrání (jeden otvor s větrákem, druhý nasávací se žaluziemi). Domek bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V domku bude umístěno elektrické zařízení. EPS zřizována nebude. Na stěně v domku bude umístěn jeden práškový příp. halonový (dle typu a ceny technologie) hasicí přístroj umožňující hašení elektrického zařízení. V reléovém domku se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V domku se bude zdržovat pouze údržba po

dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy na zařízení.

Zabezpečení stavby

Reléové domky budou uzamykatelné s dveřmi odolnými proti vloupání.

Bezpečnost práce

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb. ze dne 23. května 2006 (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) a Nařízení vlády č. 591/2006 Sb. ze dne 12. prosince 2006 o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

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

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN ČSN 50110-1 ed.2. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

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

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

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

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

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

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

ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Požární vlastnosti technologického domku, byly schváleny Technickým a zkušebním ústavem Praha s.p. a bylo vypracováno Požární klasifikační osvědčení č. PKO-02-138/AO 204. Výstupem z osvědčení je stanovení hodnoty požární odolnosti pro obvodové stěny a strop 90 minut. Stupeň hořlavosti použitého betonu byl konstatován A - nehořlavá hmota. Stanovení normové požární odolnosti provedeno podle ČSN EN 1992-1-2.

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

Všeobecně:

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět. 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 SŽDC musí mít uzavřenou smlouvu se SŽDC o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných SŽDC. Zhotovitel musí před započítím 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., předpisu Zmla Technických podmínek pro realizaci staveb, týkajících se odborné a zdravotní způsobilosti zhotovitelů

B.5 Energetické výpočty

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

B.6 Protikorozní ochrana

Vzhledem k tomu, že se jedná o stavbu na elektrifikované trati musí být stavba realizována v souladu se schválenými systémy protikorozní ochrany ocelových konstrukcí dle kapitoly 25A TKP (technické kvalitativní podmínky staveb státních drah) a předpisu ČD S5/4. Dále jsou požadavky na protikorozní ochranu stavebních ložisek uvedeny v ČSN EN 1337-9.

V případě rozporu mezi TKP3 kapitola 25A a českými technickými normami platí ustanovení Technických kvalitativních podmínek staveb českých drah ve znění kapitoly č. 25

Protikorozní ochrana úložných zařízení a konstrukcí část 25 A – Ochrana proti elektrochemické korozi a korozi bludnými proudy.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Stavba nevyžaduje zpracování dynamického průběhu rychlostí.

B.8 Dopravní opatření

Opatření potřebná pro realizaci stavby resp. její aktivaci jsou podrobně uvedeny v části F této dokumentace. Jedná se o potřebu realizovat stavební práce na přejezdu v km 33,243 a v jeho blízkosti ve většině pouze za výluky příslušné traťové koleje. Aktivace přejezdového zab. zařízení se předpokládá realizovat za krátkodobé výluky příslušné traťové koleje nebo na základě samostatných dopravních opatření dráhy a provozovatele dle předpisu SŽDC D1. Přesné dny výluk předloží zhotovitel k projednání a odsouhlasení se SŽDC. Zařízení bude po přezkoušení uvedeno do zkušebního provozu.

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

Předpokládá se usazení nového technologického domku a části kabelové trasy v definitivní podobě na pozemku ve správě „Úřadu pro zastupování státu ve věcech majetkových. Výměra pozemku pro tento trvalý zábor je definována graficky v geodetické části této dokumentace a bude použita jako podklad pro projednání smlouvy o věcném břemenu nebo smlouvy o odprodeji (převodu) do správy SŽDC s.o.. Dále se předpokládá výstavba dvojice výstražníků na pozemku ve správě „Ředitelství silnic a dálnic ČR“. Výměra pozemku pro tento trvalý zábor je definována graficky v geodetické části této dokumentace a bude použita jako podklad pro projednání smlouvy o věcném břemenu.

B. 10 Úspora energie a ochrana tepla

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

B. 11 Ochrana stavby před škodlivými vlivy vnějšího prostředí

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

B. 12 Ochrana obyvatelstva

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

B. 13 Bezbariérové užívání

Nepředpokládá se užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace vzhledem k poloze železničního přejezdu mimo zastavěné území. Jedná se o frekventované křížení dvoukolejné železniční trati a silniční komunikace první třídy.

Vypracoval: Stanislav Brhel

Datum: 02/2014

Opraveno v rámci připomínkového řízení dne 5.5.2014

