

A. Průvodní zpráva

Obsah

- A.1 Identifikační údaje stavby**
- A.2 Základní údaje o stavbě**
- A.3 Přehled výchozích podkladů**
- A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění**
- A.5 Předčasné užívání staveb, prozatímní užívání staveb ke zkušebnímu provozu**
- A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ**
- A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků**
- A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbariérového užívání stavby**
- A.9 Členění projektové dokumentace**
- A.10 Seznam provozních souborů a stav. objektů s přímou vazbou na parametry interoperability**
- A.11 Koordinace se souběžně navazujícími stavbami**
- A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby**

A Průvodní zpráva

A.1 Úvodní údaje

Název stavby: **Rekonstrukce PZS vč. povrchu v km 33,243 (P8055) trati Valašské Meziříčí - Vsetín**

Zadavatel PD: **Správa železniční dopravní cesty, s.o.**

Obchodní název: Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1-Nové Město

IČ: 70994234

DIČ: CZ709 94 234

Zastoupená: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1
772 58 Olomouc

Dodavatel PD: **SB projekt s.r.o.**

Obchodní název: Kasárenská 4
695 01 Hodonín

IČ: 27767442

DIČ: CZ27767442

Bankovní spojení: Komerční banka Přerov

číslo účtu: 86-7344150207/0100

Os. s opr. projektovat: Ing. Petr Szabo

evidenční číslo: 1200532

kontaktní adresa: SB projekt s.r.o. Škodova 701/3 750 02 Přerov I - Město

telefon: +420 606 736 689

základní charakteristika stavby: technologická zařízení staveb

A.2 Základní údaje o stavbě

A.2.1 Údaje o umístění stavby

Stavba se nachází na dvojkolejně trati v elektrizovaném mezistaničním úseku Jablunka – Valašské Meziříčí. Přejezd je v km 33,243 (P8055) v blízkosti nákladíště a zastávky Bystřička a je zabezpečený reléovým zařízením PZS typu AŽD 71 kategorie PZS 3ZBI s polovičními závory. Organizování a provozování drážní dopravy v mezistaničním úseku Jablunka – Valašské Meziříčí je dle předpisu SŽDC D1. Všechny kolejové obvody na trati jsou dvoupásové KO-34. Kontrolní zařízení PZS je umístěné v dopravní kanceláři žst. Valašské Meziříčí. Stávající stav byl ověřen místním šetřením a ze stávající provozní dokumentace.

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 600 m.

A.2.2 Stručný popis stavby z hlediska účelu a funkce

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. Přejezdové zabezpečovací zařízení se navrhuje PZS kategorie 3ZBI čtyřmi stožáry se čtyřmi světelnými skříněmi a polovičními závory přehrazujícími polovinu šíře komunikace. Technologie PZS bude umístěna do nového technologického domku (RD), o předpokládaném rozměru 2x3m situovanými tak, aby byly splněny rozhledové poměry na přejezdu pro rychlost železničního vozidla 10 km/h.

Dále bude na přejezdu provedena rekonstrukce 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. Rekonstrukce koleje v obou traťových kolejích je navržena v délce 61m. 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 pláně v jednostranném sklonu je zajištěno systémem

Stavba: „Rekonstrukce PZS vč. povrchu v km 33,243 (P8055) trati Valašské Meziříčí - Vsetín“

Projekt

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

trativodů a šachet 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.

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

Vodorovné značení bude rekonstruováno. S ohledem na šikmost úrovňového křížení bude vodorovné dopravní značení doplněno o příčnou souvislou čáru, která vymezení 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.

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

Objízdna trasa bude řešena stavbou provizorní komunikace se zachováním jednosměrného provozu silničních vozidel na silnici I/57, který bude řízený přenosnou světelnou signalizací. U provizorního přejezdu 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.

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.

Dále bude v této stavbě provedena demolice objektu strážního stanoviště. Tato stavba bude odstraněna postupným rozebíráním za použití strojní mechanizace, postupným demolováním od střechy. Výška stavby je cca 2,9m 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 150m.

Po provedení demolice a následném odvezení demolované sutě bude pozemek postupně dosypán a postupně v rámci dosypání zhutněn s konečnou travní úpravou.

Dále bude jako součást stavební části stavby provedena demontáž stávající trafoskříně TTS 606 na pozemku parc. č. 769. Vedle skříně bude postavena nová typizovaná kiosková trafostanice TTS 801. Trafostanice bude umístěna na pozemek SŽDC parc. č. 759/1 v minimální vzdálenosti 4m od osy koleje. Z nové trafostanice TTS801 bude vyveden napájecí kabel AYKY 4x4 mm² do společné přístrojové skříně. Skříň integruje do společného objektu skříňku místní obsluhy, venkovní telefonní objekt a skříň pro elektrotechniku a z ní bude dále vyveden napájecí kabel pro technologický domek nového PZS v km 33,243,

A.2.3 Projektované kapacity, údaje o navržených technologiích

Kabelová trasa provizorní a definitivní	160 m
Provizorní PZS a komunikace	1 ks
Přejezdové zabezpečovací zařízení – PZZ 3ZBI	1 ks
Přípojky a náhradní napájení – PZZ	1 ks
Rekonstrukce trafostanice 6kV	1 ks
Rekonstrukce přejezdové konstrukce	1 ks
Výstavba železničního svršku	1 ks
Výstavba železničního spodku včetně odvodnění	1 ks
Demolice objektu strážního stanoviště	1 ks

A.2.4 Charakteristika území dotčeného stavbou

Stavba se v celém rozsahu uskuteční na pozemcích SŽDC s.o. a na pozemcích mimodrážních vlastníků a organizací. Jsou to:

- Ředitelství silnic a dálnic ČR
- Úřad pro zastupování státu ve věcech majetkových

A.2.5 Požadavky na realizaci stavby

Nejsou žádné zvláštní požadavky na realizaci stavby.

A.3 Přehled výchozích podkladů

A.3.1 Členění stavby na provozní soubory a stavební objekty

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

A.3.2 Změny v objektové skladbě

SO 04 Provizorní přejezd a komunikace, byl pro účely stupně dokumentace pro stavební povolení rozdělen na SO 04.1 Provizorní přejezd a SO 04.2 Provizorní komunikace.

A.3.3 Přehled výchozích podkladů

- a) Schválená přípravná dokumentace
- b) Rozhodnutí DÚ č.j. DUCR-38813/13/Bk
- c) Podklady ze vstupního jednání se zástupci jednotlivých správ SŽDC
- d) Pochůzky a měření ve stanici na trati
- e) Dokumentace a podklady od SŽDC OŘ Olomouc _Správa ST, SSZT,SEE
- f) Geodetické podklady - zaměření současného stavu včetně výřezu KM
- g) Zákon 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
- h) Zákon 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění včetně prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb.
- i) Směrnice generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ č.j. 13 511/06-OP ze dne 30.6.2006 změna č.1 její Přílohy č.2

Projekt

A. PRŮVODNÍ ZPRÁVA

- j) Předpis SŽDC D1 Dopravní a návěsní předpis
- k) Předpis SŽDC (ČD) S3 Železniční svršek
- l) Předpis SŽDC (ČD) Z1 Předpis pro obsluhu staničních a traťových zabezpečovacích zařízení
- m) Předpis SŽDC (ČD) Z2 Předpis pro obsluhu přejezdových zabezpečovacích zařízení
- n) Norma ČSN 33 2000-1 ed.2 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 1: Základní hlediska, stanovení základních charakteristik, definice
- o) Norma ČSN 33 2000-4-41 ed.2/Z1 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 4-41: Ochranná opatření pro zajištění bezpečnosti - Ochrana před úrazem elektrickým proudem
- p) Norma ČSN 33 2000-5-51 ed.3 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 5-51: Výběr a stavba elektrických zařízení - Všeobecné předpisy
- q) Norma ČSN 33 2000-5-54 ed.3 Elektrické instalace nízkého napětí - Část 5-54: Výběr a stavba elektrických zařízení - Uzemnění a ochranné vodiče a vodiče ochranného pospojování
- r) Norma ČSN 34 2600 ed.2 Drážní zařízení – Železniční zabezpečovací zařízení
- s) Norma ČSN 34 2650 ed.2 Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení
- t) Norma ČSN 73 6101/Z1 Projektování silnic a dálnic
- u) Norma ČSN 73 6110/Z1 Projektování místních komunikací
- v) Norma ČSN 73 6380/Z3 Železniční přejezdy a přechody
- w) Norma ČSN 73 6005/Z4 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
- x) Norma ČSN 73 6006 Výstražné fólie k identifikaci podzemních vedení technického vybavení
- y) Norma ČSN EN 50110-1 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních
- z) Norma ČSN EN 50110-2 ed.2 Obsluha a práce na elektrických zařízeních – Část 2: Národní dodatky
- aa) Předpis SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
- bb) Technické normy železnic (TNŽ) například: 34 2602; 34 2604; 34 2607; 34 2609; 34 2610; 34 2620; 34 5542; 34 5543.

A.4 Zdůvodnění stavby a jejího umístění

A.4.1 Zhodnocení dosavadního technického stavu

Poloha stavby je určena stávající polohou trati a pozemních komunikací.

Stavba má za úkol provést rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu ze stavebního hlediska a současně vybudovat nové moderní přejezdové zabezpečovací zařízení ve smyslu vydaného protokolu o posouzení stávajícího stavu zabezpečení na přejezdu v tom smyslu, zda toto je dostatečné a nebude potřeba stávající stav zabezpečení změnit či doplnit.

Charakter stavby je rekonstrukce stávajícího základního prostředku, která nemá vliv na okolní zástavbu ani podstatný vliv na stávající dopravní technologii v dotčeném mezistaničním úseku.

A.4.2 Údaje o vyšších kvalitativních technických a technologických parametrech stavby

Dle požadavků investora a posouzení způsobu zabezpečení DÚ, bude na přejezdu provedeno zrušení stávajícího vnitřního technologického zařízení zastaralého typu a provedena jeho výměna za nový typ. U venkovní části bude ponechána stejná konfigurace zabezpečovacího zařízení, ale veškerá venkovní technologie bude nově dodána. Tím bude garantováno zvýšení bezpečnosti na přejezdu. Umístění venkovního zařízení je zakresleno ve výkresové části dokumentace.

Součástí stavby je také rekonstrukce železničního svršku, spodku a přejezdové konstrukce uvedeného železničního přejezdu a navazující směrová úprava silniční komunikace před i za přejezdem.

Dále bude provedena rekonstrukce elektrické přípojky pro napájení technologie železničního přejezdu a také zrušení stávající trafostanice TTS 606, která bude nahrazena novou trafostanicí TTS 801.

A.4.3 Zdůvodnění umístění stavby na základě zpracovaného a projednaného předchozího stupně dokumentace

Stavba má za úkol provést rekonstrukci železničního přejezdu ze stavebního hlediska a současně rekonstruovat stávající přejezdové zabezpečovací zařízení ve smyslu posouzení způsobu zabezpečení vydaného DÚ.

Rekonstrukce je vyvolána zhoršeným technickým stavem samotného přejezdu a také dotčeného zařízení technologie stávajícího PZS, které je způsobeno především jejich provozním opotřebením a zvýšenými nároky na bezpečnost na přejezdech.

Charakter stavby je **rekonstrukce** stávajícího základního prostředku, která nemá vliv na okolní zástavbu ani podstatný vliv na stávající dopravní technologii v dotčeném mezistaničním úseku a navazujících dopravních.

Stavba bude probíhat na pozemcích SŽDC s.o. a dále na pozemcích ve správě mimodrážních státních organizací.

A.5 Předčasné užívání staveb

Neobsazeno

A.6 Provozní soubory a stavební objekty podléhající TBZ

V rámci stavby bude uváděno do činnosti provizorní a nové zabezpečovací zařízení v rámci PS 01 a PS 02. Přejezdové zabezpečovací zařízení provizorní v km 33,218 a definitivní v km 33,243, které pro své uvedení do činnosti podléhají technicko - bezpečnostní zkoušce.

A.7 Přehled vlastníků popřípadě správců hmotných investičních prostředků

Nově zbudované technologické zařízení spolu s nově upravenými částmi železničních přejezdů jsou a zůstávají v majetku SŽDC s.o..

Nové silniční značení zbudované v rámci rekonstrukce přejezdu bude předáno do vlastnictví a údržby Ředitelství silnic a dálnic.

A.8 Informace o dodržení obecných požadavků na výstavbu, včetně bezbarierového užívání stavby

Stavba není v rozporu s žádným bodem paragrafového znění vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby a neřeší bezbariérové přístupy pro handicapované osoby.

A.9 Členění dokumentace

Dokumentace je zpracována dle Směrnice SŽDC s.o. č.11/2006 příloha č.2 – změna č.1

- A. Průvodní zpráva
- B. Souhrnná část
- C. Situace stavby
- D. Technologická část
- E. Stavební část
- F. Organizace výstavby
- G. Náklady stavby
- H. Doklady
- I. Geodetická dokumentace

A.10 Seznam PS a SO s přímou vazbou na parametry interoperability

PS 01 Přejezdové zabezpečovací zařízení

PS 02 Přejížděné přejezdové zabezpečovací zařízení

SO 01 Železniční svršek

SO 02 Železniční spodek

SO 03 Železniční přejezd v km 33,243

SO 06 Trafostanice 6kV

SO 05 Elektrická přípojka

A.11 Koordinace se souběžnými a navazujícími stavbami

Stavbu je nutné koordinovat se stavbou „I/57 Semetín – Bystřička, 2.“, kde investorem je Ředitelství silnic a dálnic a její realizace se připravuje nejdříve v roce 2015. Obě stavby si podle dostupné dokumentace vzájemně nezasahují do prostoru stavby.

A.12 Předpokládané termíny zahájení a dokončení stavby

zahájení : červenec 2014
ukončení: říjen 2014

Vypracoval: Stanislav Brhel
Datum: 02/2014
Opraveno v rámci připomínkového řízení
Dne 5.5.2014

