

B. Souhrnná část

OBSAH

B.1	SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA	2
B.1.2	PRŮZKUMY A PODKLADY	2
B.1.3	OCHRANNÁ PÁSMA	2
B.1.4	KONCEPCE STAVBY	2
B.1.4.1	Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území	2
B.1.4.2	Stručný popis navrženého technického řešení.....	2
B.1.4.3	Zásadní požadavky na stavebně technická řešení.....	4
B.1.4.4	Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení	4
B.1.5	ÚDAJE O SPLNĚNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK	4
B.1.6	PŘÍPRAVA PRO VÝSTAVBU	4
B.1.7	VÝKUP POZEMKŮ A STAVEB NEBO JEJICH ČÁSTÍ	4
B.1.8	VÝJIMKY Z PŘEDPISŮ A NOREM	4
B.2	PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE.....	5
B.3	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	5
B.3.1	HODNOCENÍ VLIVU STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ.....	5
B.3.2	VLIV STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ V PRŮBĚHU VÝSTAVBY	5
B.3.2.1	Vliv na ovzduší	5
B.3.2.2	Vliv na vody.....	5
B.3.2.3	Vliv na půdy.....	6
B.3.2.4	Vliv na zeleň.....	6
B.3.2.5	Nakládání s chemickými látkami.....	6
B.3.2.6	Odpady	6
B.3.2.7	Hluk a vibrace	7
B.3.2.8	Vliv na kulturní a archeologické památky	8
B.4	ODOLNOST A ZABEZPEČENÍ STAVBY.....	8
B.5	ENERGETICKÉ VÝPOČTY	9
B.6	PROTIKOROZNÍ OCHRANA	9
B.7	GRAF DYNAMICKÉHO PRŮBĚHU RYCHLOSTÍ	9
B.8	DOPRAVNÍ OPATŘENÍ, POŽADAVKY NA VÝLUKY.....	9
B.9	TRVALÉ A DOČASNÉ ZÁBORY POZEMKŮ ZE ZPF A PUPFL.....	9
B.10	ÚSPORA ENERGIE A OCHRANA TEPLA.....	9

B.1 Souhrnná technická zpráva

B.1.2 Průzkumy a podklady

Stavba nevyžaduje provádět zvláštní geologické ani jiné průzkumy. V rámci předprojektové přípravy byla provedena pochůzka daných staničních úseků. Pro zpracování projektové dokumentace bylo použito těchto mapových podkladů:

- digitální katastrální mapa ČÚZK pracoviště Liberec
- listy JŽM zakoupené u SŽDC Správa žel. geodézie Praha
- přípravná dokumentace NTD group a.s., 10/2011

B.1.3 Ochranná pásma

V rámci stavby musí být ve smyslu zákona respektována ochranná pásma vodovodů, kanalizace, plynovodů, rozvodů el. energie a telekomunikací tak jak je stanoveno v dokladové části a ve smyslu zák.č. 266/94. K přeložkám stávajících inženýrských sítí v rámci stavby nedojde, ani nebudou vyvolány další investice.

B.1.4 Koncepce stavby

B.1.4.1 Architektonické a urbanistické začlenění stavby do území

Vzhledem k charakteru stavby nebude stávající stav dotčen.

B.1.4.2 Stručný popis navrženého technického řešení

EOV v žst. Hodkovice nad Mohelkou

Je stanicí trati 030 Hradec Králové-Liberec. jednokolejná trať je provozována nezávislou trakcí, traťová rychlost 100km/h s místním omezením na 70km/h, zábrzdňá vzdálenost 700m. Provozování drážní dopravy je dle předpisu D2. Trať je vybavena traťovým radiovým systémem (TRS): Sít' radiodispečerská vlaková (SVR ASCOM).

Staniční zabezpečovací zařízení je reléové 3.kategorie s izolací kolejiště, 3F elektromotorickými přestavíky a světelnými hlavními a seřaďovacími návěstidly. Obsluha a indikace je z kolejového pultu v dopravní kanceláři.

EOV bude ve stanici namontován na výhybky č.1,2,9,10. Na obou zhlaví bude zřízen řídicí rozvaděč se srážkovým čidlem. Předpokládaná celková zátěž 24kW.

Č. výhybky	Č. koleje	km poloha	tvar výhybky
1	1	137,071	OBL S49 1:12-500 dř
2	1	137,249	J S49 1:12-500 dř
9	1	137,886	J S49 1:9-300 dř
10	1	137,928	OBL S49 1:12-500 dř

Stavba bude umístěna na parcelách č.-2164 (výpravní budova), p.č.2166 (prostor kolejiště žst.), k.ú. Hodkovice nad Mohelkou 640344, vlastníkem obou parcel jsou České dráhy a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15.

EOV v žst. Rychnov u Jablonce nad Nisou

Je stanicí trati 030 Hradec Králové-Liberec. jednokolejná trať je provozována nezávislou trakcí, traťová rychlost 100km/h s místním omezením na 70km/h, zábrzdna vzdálenost 700m. Provozování drážní dopravy je dle předpisu D2. Trať je vybavena traťovým radiovým systémem (TRS): Sít' radiodispečerská vlaková (SVR ASCOM).

Staniční zabezpečovací zařízení je reléové typu TEST, s izolací kolejiště, 3F elektromotorickými přestavníky a světelnými hlavními a seřaďovacími návěstidly. Obsluha a indikace je z kolejového pultu v dopravní kanceláři.

EOV bude ve stanici namontován na výhybky č.2,4,7. Na obou zhlaví bude zřízen řídicí rozvaděč se srážkovým čidlem. Předpokládaná celková zátěž 18kW.

Č. výhybky	Č. koleje	km poloha	tvar výhybky
2	1	143,265	J S49 1:9-300 dř
4	2	143,339	J S49 1:9-300 dř
7	1	143,573	J S49 1:9-300 dř

Stavba bude umístěna na parcelách č.-212 (výpravní budova), p.č.306/1, 306/3 (prostor kolejiště žst.), k.ú. Rychnov u Jablonce nad Nisou 744344, vlastníkem všech parcel jsou České dráhy a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15.

EOV v žst. Mníšek u Liberce

Je stanicí tratě 037 Liberec – st.hranice PKP (Zawidow). Trať je jednokolejná, provozována nezávislou trakcí. Traťová rychlost je 80km/h, zábrzdna vzdálenost je 700m. Provozování drážní dopravy je dle předpisu D2. Trať je vybavena traťovým radiovým systémem (TRS): Sít' radiodispečerská vlaková (SVR ASCOM).

Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické s reléovými prvky, návěstidla jsou světelná, výhybky 1 a 6 jsou vybaveny 3F elektromotorickými přestavníky, ostatní výhybky jsou stavěny pomocí drátovodů. Zařízení se ovládá ústředně z dopravní kanceláře, ovládací a indikační prvky jsou na kolejové desce u DK a v přístřešku před dopravní kanceláří.

EOV bude ve stanici namontován na výhybky č.1,6. Na obou zhlaví bude zřízen řídicí rozvaděč se srážkovým čidlem. Předpokládaná celková zátěž 12kW. Venkovní osvětlení je navrženo nové v počtu 15 ks nových stožárků, pozinkovaných sklopných. Stávající dřevěné stožáry (18ks) budou demontovány.

Č. výhybky	Č. koleje	km poloha	tvar výhybky
1	1	170,653	J T 5° dř
6	1	171,400	Obl S49 1:12-500 dř

Stavba bude umístěna na parcelách č.-202 (výpravní budova), p.č.967/14, (prostor kolejiště žst.), k.ú. Mníšek u Liberce 697605, vlastníkem obou parcel jsou České dráhy a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15, dále na p.č.16/19 (prostor sudého zhlaví) k.ú. Oldřichov v Hájích, vlastníkem parcely je SŽDC s.o.,Dlážděná 1003/7,Praha,Nové Město,110 00.

EOV v žst. Křižany

Je stanicí železniční trati 086 Česká Lípa-Liberec. Trať je jednokolejná, provozována nezávislou trakcí, traťová rychlost je 70km/h, zábrzdna vzdálenost 700m. Provozování drážní dopravy je dle předpisu D2. Trať není vybavena traťovým radiovým systémem (TRS)

Staniční zabezpečovací zařízení je elektromechanické s reléovými prvky, návěstidla světelná, výhybky jsou stavěny drátovody z místa u dopravní kanceláře. Zařízení se ovládá ústředně z dopravní kanceláře, ovládací a indikační prvky jsou na kolejové desce. Výhybky pro EOV budou vybaveny elektromotorickými přestavníky v rámci akce OŘ SSZT Hradec Králové.

EOV bude ve stanici namontován na výhybky č.1,2,7,8. Na obou zhlaví bude zřízen řídicí rozvaděč se srážkovým čidlem. Předpokládaná celková zátěž 24kW. Venkovní osvětlení je navrženo nové v počtu 15 ks nových stožárků, pozinkovaných sklopných. Stávající dřevěné stožáry (11ks) budou demontovány.

Č. výhybky	Č. koleje	km poloha	tvar výhybky
1	1	129,013	J T 5° dř
2	1	129,057	J T 6° dř
7	1	129,512	J S49 1:9-300 dř
8	1	129,587	Obl T 5° dř

Stavba bude umístěna na parcelách č.-414 (výpravní budova), p.č.3405 (prostor kolejiště žst.), k.ú. Křižany 676501, vlastníkem obou parcel jsou České dráhy a.s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/12, Praha, Nové Město, 110 15.

B.1.4.3 Zásadní požadavky na stavebně technická řešení

Použitý typ zařízení EOV bude vybrán na základě soutěže a musí se jednat o zařízení schválené SŽDC pro použití na SŽDC.

B.1.4.4 Podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení

Realizace stavby musí z energetických důvodů nutně navazovat na výstavbu nových přípojek nn. V souvislosti s realizací stavby se nepředpokládá žádná demolice, kácení stávající zeleně nebo přeložky stávajících sítí.

B.1.5 Údaje o splnění stanovených podmínek

Stavba splňuje podmínky předchozího stupně projektové dokumentace-přípravné dokumentace 10/2011. Do souhrnné části byly zapracovány připomínky OZŘP z posuzovacího protokolu. V žst. Hodkovice nad Mohelkou byla respektována připomínka ke změně kabelové trasy (Ing.Homolová, souhrnné vyjádření ze dne 4.7.2012).

B.1.6 Příprava pro výstavbu

Stavba nevyžaduje žádné dočasné nebo trvalé zábory pozemků pro zařízení staveniště. V průběhu výstavby nedojde k výluce k plánovaným výlukám železniční nebo silniční dopravy.

B.1.7 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Nebudou potřebné.

B.1.8 Výjimky z předpisů a norem

Nebudou potřebné.

B.2 Provozní a dopravní technologie

V rámci rekonstrukce nedojde ke změně provozní a dopravní technologie.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

B.3.1 Hodnocení vlivu stavby na životní prostředí

Předkládaná zpráva není dokumentací dle zákona č.100/2001 Sb., neboť dle přílohy č.1 tohoto zákona stavba svým charakterem a rozsahem tomuto zákonu nepodléhá.

B.3.2 Vliv stavby na životní prostředí v průběhu výstavby

B.3.2.1 Vliv na ovzduší

Fáze realizace

Předmětem stavby je EOV výhybek v uvedených žst. Hlavním zdrojem znečišťování ve fázi realizace bude autodoprava související přesunem materiálů. Jedná se o zdroj, jehož působení je krátkodobé. Při realizaci nevzniknou materiály vhodné k recyklaci (např. kolejového lože - šterk). Jedná se o stavbu liniovou, při výstavbě budou působit liniové i bodové zdroje znečišťování ovzduší.

Hlavními **bodovými zdroji** znečišťování ovzduší budou jednotlivé mechanismy používané při stavbě, vzhledem k nutnosti provádět výkopové práce ručně bude toto znečištění minimální.

Hlavními **liniovými zdroji** znečišťování ovzduší budou nákladní automobily dopravující materiál k místu stavby a odvoz zbytkového materiálu na skládku.

Plošné zdroje znečišťování ovzduší nebudou na stavbě obsaženy. Z hlediska uvedených skutečností je nutné v průběhu stavby minimalizovat vliv stavebních mechanismů na znečišťování ovzduší především:

- důsledným vypínáním strojů a mechanismů v době přestávek v práci
- udržováním techniky v řádném technickém stavu
- snižováním počtu přejezdů NA jejich plným vytěžováním (přeprava materiálu na skládky, atd.).

Fáze provozu

Ve fázi provozu nedojde oproti stávajícímu stavu ke změně vlivu na ovzduší. Na trati je provoz s nezávislou trakcí, jsou používána motorová hnací vozidla, která jsou zdrojem plyných emisí do ovzduší. Ovlivnění ovzduší prašnými emisemi se po zbudování EOV oproti současnému stavu významně nezmění. Prašnost z trati má vzhledem k větší zrnitosti a vyšší hmotnosti prachových částic (prach z přepravovaných substrátů a železničního svršku) má velmi malý dosah od osy trati.

B.3.2.2 Vliv na vody

Popis vodních zdrojů v uvedené oblasti

Povrchové vody

Stavba probíhá mimo blízkost vodních toků na stávajícím tělese železničního svršku.

Podzemní vody

Významné nebo využívané zdroje podzemní vody nejsou v oblasti stavby dotčeny.

Vliv stavby na vody

Fáze výstavby

Ve fázi výstavby může při nesprávném nakládání s ropnými látkami (RL) v případě, že mechanismy nebudou v řádném technickém stavu (nebo při jejich havárii), dojít v místě přechodu přes vodní toky k ovlivnění povrchových toků, v ostatních částech ke kontaminaci podloží (a následně potenciálně i podzemních vod). Vznik takové havárie je velmi málo pravděpodobný.

Pro zamezení výše uvedených vlivů se doporučuje dodržovat důsledně předpisy pro nakládání s RL a mechanismy udržovat v řádném technickém stavu, aby nedocházelo k úkapům a únikům paliv a maziv. Odstavná místa techniky (nákladní automobily, jeřáby apod.) musí být zajištěny tak, aby ke kontaminaci podloží nedocházelo. Pokud to provozní podmínky dovolí (omezeno teplotou oleje), používat v hydraulických mechanismech strojů biologicky odbouratelné oleje (např. ÖMV BIOHYD apod.). Obdobné oleje dle možnosti použít i v převodových mechanismech. Pro případ havárie musí být na stavbě zajištěna zásoba min. 10 kg sorbčních materiálů. Vzhledem k tomu, že na stavbě budou k dispozici stavební mechanismy, byla by v případě havárie kontaminovaná půda neprodleně odtěžena a zneškodněna předepsaným způsobem.

Fáze provozu

Oproti současnému stavu nedojde ke změně ve způsobu využívání trati. Možnost havárie spojené s únikem RL a následnou kontaminací povrchových nebo podzemních vod lze při dodržování provozních a bezpečnostních předpisů vyloučit. V případě nepředvídaných okolností (havárie spojené s únikem RL) bude postupováno dle provozních předpisů.

B.3.2.3 Vliv na půdy

Zábor půdy

Stavba proběhne na pozemcích ve správě Českých drah, a.s. a SŽDC. Stavbou nedojde k záboru zemědělské ani lesní půdy.

Chráněná území

Stavba se nachází mimo jakékoli území, které je chráněno z hlediska ochrany přírody.

Závěr

Vlastní stavbou, ani následným užíváním, nedojde ke změně ve využívání půdy. Nedojde rovněž ke změně styku s ochrannými pásmy (či jejich narušení) stávajících zařízení. Nebudou dotčena žádná ochranná pásma nerostných surovin. Oproti současnému stavu nedojde k žádné změně.

B.3.2.4 Vliv na zeleň

V dotčeném úseku uvedených železničních stanic nebude v rámci realizace EOV dotčen žádný významnější strom ani jiná zeleň.

B.3.2.5 Nakládání s chemickými látkami

Nakládání s chemickými látkami a chemickými přípravky musí být prováděno v souladu se zákonem č. 157/1998 Sb. o chemických látkách a chemických přípravcích v platném znění. Pro předmětnou stavbu se jedná zejména o nakládání s pohonnými hmotami a mazivy a příp. s nátěrovými hmotami.

Zásobovatel, který tyto chemické látky a prostředky nakupuje, má jednoznačnou povinnost vyžadovat od výrobců, resp. dovozců, řádně a v souladu se skutečností zpracované bezpečnostní listy. Bezpečnostní listy dodá společně s chemickými látkami a přípravky. Každý, kdo s chemickými látkami a přípravky na stavbě nakládá, má povinnost chránit zdraví své i zdraví ostatních osob a chránit životní prostředí. Přechovávané chemické látky a prostředky budou označeny výstražnými symboly nebezpečných vlastností a budou na nich uvedeny tzv. R a S věty. R věty označují specifickou rizikovost, S věty uvádějí pokyny pro bezpečné nakládání. Pro nakládání s nebezpečnými látkami musí být k dispozici ochranné pomůcky podle bezpečnostních listů a nakládání musí být zabezpečeno autorizovanou osobou.

B.3.2.6 Odpady

Pro posouzení předpokládaných vlivů na životní prostředí bylo stanoveno množství materiálů, které

budou v rámci stavby z drážního tělesa odstraněny. Jedná se o odpady související s přebytkem zeminy při výkopech (kód odpadu 170504) a montáží nového zařízení - zejména s odpadními kusy kabelů při ukončování a spojování (kód odpadu 170411). Odhadované množství odpadu:

Množství odpadu

Poř. č.	Kód odpadu	Název odpadu	Jednotka	Množství odpadu			
				SO1,2,	SO3	SO4	Celkem
1	17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10 (zbytky kabelů z Cu, Al)	t	0,02	0,01	0,01	0,04
2	17 05 04	Zemina a/ nebo kameny (výkopová zemina-odkop)	t	60	30	30	120

Nakládání s odpady

Zbytky kabelů z Cu, Al

Katalogové číslo odpadu: 17 04 11
 Kategorie odpadu: O
 Název druhu odpadu: kabely neuvedené pod 17 04 10
 Uvedený odpad bude recyklován.

Zemina nebo kameny

Katalogové číslo odpadu: 17 05 04
 Kategorie odpadu: O
 Název druhu odpadu: výkopová zemina-odkop
 Jedná se o přebytek z výkopu kabelové kynety. Odpad bude uložen na skládku příslušné kategorie.

B.3.2.7 Hluk a vibrace

Ochrana obyvatel před hlukem a vibracemi vyplývá ze zákona č. 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví. Pro hluk z dopravy jsou významné zejména §30 a §31, které se týkají povinností správců pozemních komunikací a železnic zajistit technickými opatřeními, aby hluk nepřekračoval hygienické normy stanovené prováděcí vyhláškou. Pokud tyto hygienické limity nelze dodržet, může orgán ochrany veřejného zdraví vydat časově omezené povolení, pokud bylo prokázáno, že hluk či vibrace byly omezeny na rozumně dosažitelnou míru (poměr mezi náklady na protihluková opatření nebo antivibrační opatření a přínosem těchto opatření ke snížení hlukové nebo vibrační zátěže). Konkrétní přípustné výšky hladin hluku a vibrací stanoví nař. vl. č. 148/2006 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací.

Hluk

Fáze realizace

Ve fázi realizace budou na stavbě používány nákladní automobily. Hlučnost jednotlivých strojů nepřekračuje 90 dB (A). Jedná se o stavbu liniovou, zdroje hluku se budou po trase přesouvat. Působení zdrojů je krátkodobé (po dobu výstavby), stavební práce budou probíhat asi desítky dnů. Hluk nebude působit trvale, pouze při probíhajících pracích.

Vzhledem ke krátké době působnosti zdrojů hluku a jejich přesunům po trase není zapotřebí přijímat žádná mimořádná opatření. Doporučuje se, aby:

- organizací práce bylo zajištěno, že v blízkosti osídlení budou stroje nasazeny jen v denní době (od 7,00 do 21,00 hod)

- během přestávek v práci byly stroje důsledně vypínány
- stroje byly udržovány v řádném technickém stavu a tak se přispělo ke snížení celkové úrovně hluku.

Fáze provozu

Po dokončení rekonstrukce přejezdů nedojde k žádné změně stávajícího hlukového zatížení z trati.

Vibrace

Vibrace (mechanické chvění) vznikají v okolí trati zejména při průjezdech vlaků (závisí mimo jiné na rychlosti a hmotnosti vlaku a velikosti nerovností). Toto chvění se podloží přenáší do okolí, kde může způsobovat, zejména u okolní zástavby, nežádoucí účinky. Podloží má rozhodující vliv na šíření vibrací.

Fáze realizace

Ke vzniku vibrací může dojít provozem NA a stavebních strojů po drážním tělese. Vzhledem k hmotnosti těchto strojů a mechanismů (v poměru k plně zatíženým nákladním vlakům) a jejich rychlosti, budou vznikat vibrace o velmi nízké amplitudě i frekvenci. Vliv vibrací se ani v nejbližším okolí drážního tělesa významně neprojeví.

Fáze provozu

Vibrace vznikají při průjezdu vlaků a závisí jednak na hmotnosti vlaku (jednotlivých vozů), na rychlosti vlaku a velikosti nerovností. Význam má i odpružení vozů a pružení (tlumení) železničního svršku i tlumící vlastnosti podloží. Vzhledem k charakteru stavby se stávající stav nijak nezmění.

B.3.2.8 Vliv na kulturní a archeologické památky

Stavba bude probíhat výhradně na pozemcích Českých drah a.s. a SŽDC, mimo památkově chráněné zóny. Při stavbě nedojde k zásahu do podloží železničního tělesa (nebudou prováděny výkopy pod úroveň umělého drážního tělesa). Uvedená trasa byla v průběhu let, kdy zde je vedena trať ČD, mnohokrát renovována a nebyly nalezeny žádné památky.

Z uvedeného důvodu nelze očekávat žádné archeologické nálezy ani nálezy historického či kulturního významu.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby

Fáze realizace

Z hlediska požární ochrany je nutno ve fázi realizace dbát na zásady požární ochrany, které stanoví ČD OP14, ČSN 38 9000 a ČSN 38 9100.

Montážní práce a úpravy jsou navrženy na provozovaném kolejišti a předpokládá se že budou prováděny bez přerušení železničního provozu, případně za částečné nebo úplné výluky. Při práci na provozovaném zařízení je nutná spolupráce s dopravními zaměstnanci a dozor udržujících pracovníků. Je nutno respektovat všeobecné zásady o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci uvedené v Zákoníku práce a Základních směrnících o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě, předpis Op16.

Při zajištění bezpečnosti práce a technických zařízení při přípravě i provádění stavebních a montážních prací je třeba respektovat ustanovení závazných předpisů a nařízení.

Při provádění prací za provozu, či v sousedství provozované koleje i za výluky a pro zachování bezpečnosti železničního provozu na provozované koleji je nutno dodržovat ustanovení a podmínky :

- Rozkazu o výluce (ROV) pokud budou práce prováděny ve výlukách

- Předpisu SŽDC (ČD) D1 Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy
- Předpisu SŽDC (ČD) D2 Předpis pro organizování a provozování drážní dopravy
- Předpisu SŽDC (ČD) Op 16 Pravidla o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci (předpis je pro zhotovitele prací pro ČD závazný)
- Technické a kvalitativní podmínky staveb státních drah

Fáze provozu

Po ukončení stavby bude stav z pohledu požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany nezměněn.

B.5 Energetické výpočty

Energetické výpočty spotřeby elektrické energie pro elektrickou trakci a navazující dimenzování a návrhy nebyly provedeny – uvedené tratě jsou provozovány nezávislou trakcí. Celková energetická zátěž EOV v tomto projektu byla stanovena na 78 kW.

B.6 Protikorozní ochrana

Ochranná opatření proti účinkům bludných proudů nebyla navržena, protože uvedené tratě jsou provozovány nezávislou trakcí.

B.7 Graf dynamického průběhu rychlostí

Stavba není charakteru modernizace, která ovlivní stávající traťovou rychlost.

B.8 Dopravní opatření, požadavky na výluky

V průběhu stavby nebudou plánovány žádné výluky železniční ani silniční dopravy. Práce na výhybkách budou probíhat v dopravních mezerách, jedná se o montáže topnic a broušení stoliček výhybek. Bezpečnost práce bude zajištěna střežením a bezpečnostními štítky na příslušných stavech.

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

Stavba nevyžaduje žádné dočasné nebo trvalé zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL.

B.10 Úspora energie a ochrana tepla

Provozem EOV dojde ke značnému nárůstu potřebného příkonu el. energie oproti stávajícímu stavu. Předpokládaný potřebná zátěž el. energie činí 78kW.