

**Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí - Valašské Meziříčí**

PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 93,698

PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 94,228

PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 95,616

PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,131

PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,431

PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,724

			ČÍSLO SOUPRAVY:
REVIZE Č.	DATUM	ZMĚNA	



SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26
611 36 Brno

OBJEDNAVATEL:	SZDC, S.O., DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1 STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD (ORGANIZAČNÍ JEDNOTKA)		tel. : +420 972 625 804 E-mail: sudop@sudop-brno.cz	
PROFESNÍ SKUPINA:	23 TRAKČNÍ VEDENÍ	VEDOUcí PROF. SKUPINY ING. JIŘÍ MOLÁK	ŘEDITEL ING. JIŘÍ MOLÁK	
ODPOVĚDNÝ PROJ. ZAKÁZKY ING. FRANTIŠEK MRÁZ	ODPOVĚDNÝ PROJ. PS, SO DLE PŘÍLOH	NAVRHL, VYPRACOVAL ING. KAMIL CHMELA	KONTROLOVAL ING. KAMIL CHMELA	
KRAJ: MORAVSKOSLEZSKÝ	POVĚŘENÝ OÚ: FRÝDEK-MÍSTEK, FRÝDLANT NAD OSTRAVICÍ		STUPEŇ: PROJEKT STAVBY	
PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 93,698			ZAK. ČÍSLO 14057-01-1114	ARCH. ČÍSLO
			MĚŘÍTKO	POČET FORMÁTŮ
PRŮVODNÍ A SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA			DATUM:	11/2014
			ČÁST DOKUM. A, B	PŘÍLOHA

A. ÚVODNÍ ÚDAJE

A.1 Identifikační údaje

A.1.1 Údaje o stavbě

- a) název stavby **PZS Valašské Meziříčí – Frýdek-Místek v km 93,698**
- b) místo stavby železniční trať č. 323 Frýdlant nad Ostravicí – Hostašovice v úseku: Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem, v km trati 93,698
- železniční přejezd P 7366
Kraj: Moravskoslezský
Veškeré stavební objekty jsou situovány na pozemcích investora, tj. Správy železniční dopravní cesty, státní organizace.
Jedná se o pozemek č. 3529/16 v katastrální územím Kunčice pod Ondřejníkem.
- c) předmět dokumentace rekonstrukce stávající konstrukce přejezdu a zabezpečení přejezdu novým železničním přejezdovým zabezpečovacím zařízením.
- d) odvětví: železniční doprava, stavba dráhy

A.1.2 Údaje o žadateli

- Zadavatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
IČ: 70994234, DIČ: CZ70994234
Organizační jednotka: Stavební správa východ se sídlem v Olomouci, Nerudova 1, 772 58 Olomouc
- Ústřední orgán: Ministerstvo dopravy ČR
Nábřeží L. Svobody 12, 110 15 Praha 1

A.1.3 Údaje o zpracovateli dokumentace

- Zpracovatelé: SUDOP BRNO, spol. s r.o.
Kounicova 26, 611 36 Brno
IČO: 44960417, DIČ: CZ44960417
- Hlavní inženýr projektu: Ing. Kamil Chmela
- Žel. svršek a spodek: Ing. Libor Habrnál
Pozemní komunikace: Ing. Libor Habrnál
Zabezpečovací zařízení: Ing. Marek Škubla
Silnoproudá zařízení: Ing. Jan Zářecký
Životní prostředí: Mgr. Gabriela Růžicková
Geodet: Vladimír Žemba

A.2 Seznam vstupních podkladů

- 1) Přípravná dokumentace stavby
- 2) Územní rozhodnutí č.j. MUFO 23849/2014, ze dne 19.9.2014, které nabylo právní moci dne 30.10.2014
- 3) Posuzovací protokol přípravné dokumentace stavby č.j. 4785/2014 – SSV – U1/Bař, ze dne 12.6.2014
- 4) Schvalovací protokol přípravné dokumentace stavby č.j. 27530/2014 – O16, ze dne 30.6.2014
- 5) Závěry z porad a projednání dokumentace
- 6) Mapové podklady zpracované SŽG Olomouc a doměření zpracované v rámci projektu společností Dopravní projektování, spol. s r.o.
- 7) Základní mapa ČR 1:50 000 (státní mapové dílo v digitální podobě)
- 8) Základní mapa ČR 1:10 000 (státní mapové dílo v digitální podobě)
- 9) Údaje katastrálního úřadu o vlastnictví nemovitostí
- 10) Předpisy, směrnice a vyhlášky platné v době zpracování dokumentace
- 11) Vyjádření dotčených organizací ke stavbě a stávajícím inženýrským sítím
- 12) Zákony, vyhlášky, ČSN, TNŽ a TKP platné v době zpracování dokumentace
- 13) Rozhodnutí Drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu

A.3 Údaje o území

a) rozsah řešeného území

Stavba se nachází v obvodu celostátní dráhy č. 323 v km trati 93,698.

b) dosavadní využití a zastavěnost území

Území je v současnosti využito tělesem celostátní železniční dráhy č. 323 a má charakter plochy dopravy. Stavba se nachází výhradně v ochranném pásmu dráhy dle zákona o drahách a stavbou se využití území nemění.

Kategorie dráhy	Regionální
Číslo trati dle TTP	302A
Číslo trati dle jízdního řádu	323
Trať	Ostrava - Kunčice – Valašské Meziříčí
Traťový úsek	Frýdlant nad Ostravicí – Kunčice pod Ondřejníkem
Traťová rychlost v TÚ	70 km/h (výhledově 100 km/h)
Zábrzdňá vzdálenost	700m
Počet kolejí	1
Trakce	nezávislá
Centrální vytápění vozů	ano

c) údaje o ochraně území podle jiných právních předpisů

Stavba se nachází v ochranném pásmu dráhy a v dalších ochranných pásmech inženýrských sítí a pozemních komunikací.

Samotnou stavbou nebudou dotčeny žádné stávající kulturní ani archeologické památky.

d) údaje o odtokových poměrech

Povrchová voda z kolejiště stéká do odvodňovacích příkopů. Z nové konstrukce přejezdu bude přirozeným sklonem odtékat do přilehlých odvodňovacích příkopů.

e) údaje o souladu s územně plánovací dokumentací

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací.

f) údaje o dodržení obecných požadavků na využití území

Stavba nijak nemění stávající využití území.

g) údaje o splnění požadavků dotčených orgánů

Jsou splněny a zapracovány do dokumentace.

h) seznam výjimek a úlevových řešení

Stavba svým charakterem respektuje stávající právní řád, zejména zákon o dráhách ve znění platných prováděcích vyhlášek a technických norem. Výjimková řešení nejsou navržena.

i) seznam souvisejících a podmiňujících investic

„Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 94,228“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 95,616“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,131“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,431“

„PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,724“

j) seznam pozemků a staveb dotčených umístěním stavby (podle katastru nemovitostí)

Viz bod A.1.1.b

A.4 Údaje o stavbě

a) nová stavba nebo změna dokončené stavby

Stavba je svým charakterem rekonstrukcí stávající železniční tratě ve stávajícím tělese dráhy.

Jedná se o výstavbu přejezdového zabezpečovacího zařízení kategorie 3SBI, které nahradí stávající výstražné kříže. Dále bude provedena stavební rekonstrukce železničního přejezdu včetně železničního svršku a spodku.

b) účel užívání stavby

Stavba slouží jak pro zrychlení a zkvalitnění železniční dopravy, tak pro zajištění větší bezpečnosti, spolehlivosti a technické úrovně železniční dopravní cesty.

Původní účel užívání se nemění.

c) trvalá nebo dočasná stavba

Stavba se z hlediska stavebního zákona umísťuje jako stavba trvalá.

d) údaje o ochraně stavby podle jiných právních předpisů

Na stavbu, která je stavbou dráhy se vztahuje základní zákonná ochrana daná zákonem o dráhách č.266/1994 Sb., včetně ochranného pásma a nevyžaduje žádný jiný způsob ochrany.

e) údaje o dodržení technických požadavků na stavbu a obecných technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Stavba je uzpůsobena bezbariérovému pohybu osob dle technických požadavků na stavby pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, a počítá se signalizací pro nevidomé.

f) údaje o splnění požadavků dotčených orgánů a požadavků vyplývajících z jiných právních předpisů

Návrh technického řešení byl projednán na výrobních poradách se zástupci objednatele projektu stavby. Dále bylo řešení konzultováno se zástupci provozovatele zařízení a současně

byly projednávány všechny podstatné skutečnosti se zástupci obecních orgánů, včetně všech dalších neopomenutelných subjektů dotčených stavbou.

g) seznam výjimek a úlevových řešení

Pro stavbu nebyly použity výjimky a úlevová řešení.

h) navrhované kapacity stavby

Reléový domek	1ks
Stožár výstražníků bez závor	2ks
Výstražníky	2ks

i) základní bilance stavby

Elektrická energie bude využívána k napájení technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení. Instalovaný příkon PZS je cca 3,5kVA. Stavba nemá nároky na zdroj vody. Spotřeba vody bude nulová. Stavba nebude produkovat splaškovou vodu. Dešťová voda z objektu reléového domku bude odváděna na okolní terén a dále vsakována do země.

j) základní předpoklady výstavby

Začátek stavby	1.4.2015
Konec stavby	30.11.2015

V první etapě budou kladeny kabely, a to výkopů provedených v rámci stavby „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“. V další fázi budou současně realizovány stavební objekty a provozní soubory.

k) orientační náklady stavby

Orientační náklady stavby činí 10.000 tis. Kč bez DPH

A.5 Členění stavby na objekty a technická a technologická zařízení

PS 01	PZS v km 93,698
SO 01	Železniční svršek km 93,698
SO 02	Železniční spodek km 93,698
SO 03	Železniční přejezd km 93,698

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B.1 Popis území stavby

a) charakteristika stavebního pozemku

Železniční přejezd se nachází na trati Valašské Meziříčí - Ostrava v km trati 93,698, tj. na trati mezi železniční stanicí Kunčice pod Ondřejníkem a zastávkou Čeladná.

b) výčet a závěry provedených průzkumů a rozborů

Bylo provedeno geodetické zaměření v souřadnicovém systému S-JTSK a výškovém systému Bpv. Dále byla zajištěna digitální katastrální mapa oblasti stavby na katastrálním pracovišti Frýdek-Místek. Do zajištěné katastrální mapy byly po obdržení vyjádření správců inženýrských sítí zaneseny jednotlivé polohy těchto vedení. Vyjádření jednotlivých správců jsou uvedena v dokladové části.

c) stávající ochranná a bezpečnostní pásma

Ochranné pásmo dráhy

Dle §8, zák.č. 266/1994 Sb. ochranné pásmo dráhy tvoří prostor po obou stranách dráhy, jehož hranice jsou vymezeny svislou plochou vedenou

- u dráhy celostátní a u dráhy regionální 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u dráhy celostátní, vybudované pro rychlost větší než 160 km/h, 100 m od osy krajní koleje, nejméně však 30 m od hranic obvodu dráhy,
- u vlečky 30 m od osy krajní koleje,
- u speciální dráhy 30 m od hranic obvodu dráhy, u tunelů speciální dráhy 35 m od osy krajní koleje,
- u dráhy lanové 10 m od nosného lana, dopravního lana nebo osy krajní koleje,
- u dráhy tramvajové a dráhy trolejbusové 30 m od osy krajní koleje nebo krajního trolejového drátu.

Pro dráhu vedenou po pozemních komunikacích a vlečku v uzavřeném prostoru provozovny nebo v obvodu přístavu se ochranné pásmo nezřizuje.

Ochranné pásmo elektrického vedení

- zemní kabelové vedení nn 1 m od krajního kabelu na každou stranu
- ochranné pásmo venkovního vedení je vymezeno zákonem č. 458/2000 Sb. svislými rovinami vedenými po obou stranách vedení ve vodorovné vzdálenosti, která činí od krajního vodiče na každou stranu:

- u napětí nad 1 kV do 35 kV	7 m
- u napětí nad 35 kV do 110 kV	12 m
- u napětí nad 110 kV do 220 kV	15 m
- u napětí nad 220 kV do 400 kV	20 m
- u napětí nad 400kV	30 m

Ochranné pásmo telekomunikací

Ochranné pásmo se taxativně neuvádí, je nutné při křížení nebo souběhu s vedením dodržet ČSN 73 6005.

Ochranné pásmo plynovodů

Ze zákona č. 485/2000 Sb. Je ochranným pásmem prostor v bezprostřední blízkosti plynárenského zařízení vymezený vodorovnou vzdáleností od půdorysu zařízení měřeno kolmo na obrys:

- | | |
|--|------|
| - u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm | 4 m |
| - u plynovodů a přípojek od průměru 200 mm do 500 mm | 8 m |
| - u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm | 12 m |

- u nízkotlakých a středotlakých plynovodů a přípojek v zastavěném území 1 m

Ochranné pásmo vodovodů a kanalizací

Podle §23, zák.č.274/2001 Sb. je ochranné pásmo vodovodu a kanalizace vymezeno vodorovnou vzdáleností od vnějšího líce stěny potrubí na každou stranu následně:

- do průměru 500 mm včetně 1,5 m
- nad průměr 500 mm 2,5 m.
- vzdálenosti se zvyšují o 1,0 m pokud je potrubí uloženo v hloubce větší než 2,5 m pod upraveným povrchem.

Ochranné pásmo teplovodů

Podle §87, zák. č. 458/2000 Sb. je ochranné pásmo vymezeno svislými rovinami vedenými po obou stranách zařízení na výrobu či rozvod tepelné energie ve vodorovné vzdálenosti měřené kolmo k tomuto zařízení, která činí 2,5 m.

d) poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.
řešená lokalita je mimo záplavové a poddolované území.

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

Stavba nebude mít negativní vliv na okolní stavby a pozemky. Odtokové poměry na území zůstanou zachovány.

f) požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba nevyžaduje asanaci, demolici a kácení dřevin.

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

V rámci stavby nebudou zabrány pozemky ZPF či PUPFL

h) územně technické podmínky

Jelikož se jedná o stavbu dráhy, je stavba sama o sobě dopravní infrastrukturou. Železniční trať a komunikace zajišťují napojení na stávající dopravní infrastrukturu.

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

Stavba vyžaduje podmiňující investice:

- „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“
- „PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 94,228“
- „PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 95,616“
- „PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,131“
- „PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,431“
- „PZS Valašské Meziříčí - Frýdek Místek v km 97,724“

Stavby **PZS** budou technicky navazovat na stavbu „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“. Cílem staveb revitalizace je mimo jiné zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 70 km/h na 100 km/h v dotčeném traťovém úseku a rekonstrukce žst. Kunčice p. O., která bude po rekonstrukci zabezpečena novým SZZ 3. kategorie elektronického typu. Také bude provedena úprava stávajících přejezdových zab. zařízení z důvodu zvýšení traťové rychlosti.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Účel užívání stavby, základní kapacity funkčních jednotek

Účelem stavby je rekonstrukce stávající konstrukce přejezdu a zabezpečení přejezdu novým železničním přejezdovým zabezpečovacím zařízením z důvodů zvýšení bezpečnosti.

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení**a) urbanismus – územní regulace, kompozice prostorového řešení**

Navržené řešení využívá stávající kompozici prostorového řešení.

b) architektonické řešení - územní regulace, kompozice prostorového řešení, materiálové a barevné řešení

Předmětná stavba je v souladu s regulativy územního plánu.

Stavba neobsahuje prvky požadující urbanistické a architektonické řešení. Reléové domky jsou navrženy jako prefabrikované.

Reléový domek (technologický kontejner) o půdorysných rozměrech 2x3m bude opatřen sedlovou střechou a svým vzhledem nebude narušovat krajinný ráz okolí.

B.2.3 Dispoziční a provozní řešení, technologie výroby

Řešená akce se netýká výrobní sféry.

B.2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční přejezd neomezuje schopnost pohybu a orientaci osob.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Realizací stavby se zvýší bezpečnost silničního provozu na železničním přejezdu vybaveným automatickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením.

Během provozu zařízení budou průběžně prováděny povinné revize a kontroly. Zjištěné závady budou odstraněny. PZS je napájeno bezpečným napětím, do vnitřních prostor reléového domku mají vstup povoleny pouze pověřené pracovníci SŽDC.

B.2.6 Základní technický popis stavby**SO 01 Železniční svršek**

V souvislosti s rekonstrukcí přejezdu a zřízením ZKPP, bude sneseno jedno kolejové pole délky 25m a jedno kolejové pole délky 12,5m, nevzniknou tak kolejová pole a vložky kolejnic nepředpisových délek a současně se zabrání umístění nových svarů mimo bezprostřední polohu svarů stávajících.

Konstrukční uspořádání železničního svršku

Konstrukce železničního svršku zajišťuje bezpečnou jízdu drážního vozidla při největší stanovené hmotnosti na nápravu 22,5 t pro třídu zatížitelnosti C4, průchodnosti průjezdného průřezu Z-GC a maximální rychlosti jízdy 70 km/h.

Rozdělení vkládaných prachů B91 S/2 bude, vzhledem k použité přejezdové konstrukci, „u“, tedy 600 mm. Upevňovadla pod přejezdovou konstrukcí budou provedena v antikorozi úpravě. Touto úpravou dojde k výraznému prodloužení životnosti upevnění kolejnic a ke snížení nákladů na údržbu.

SO 02 Železniční spodek**Těleso železničního spodku**

Plán tělesa železničního spodku je navržena skloněná (varianta s minerální směsí). Sklon zemní pláň v úseku se sanací žel. spodku je navržen 5%, se spádem k odvodňovacímu zařízení – trativodu. Trativod DN 150 je vyústěn do příkopy.

Na povrchu pláň musí být dosaženo předepsaného statického modulu přetvárnosti.

Základní rozměry pláň tělesa železničního spodku udávají vzorové listy železničního spodku (SŽDC Ž1). Vzdálenost okraje pláň tělesa železničního spodku od osy koleje musí být u nezapuštěného kolejového lože nejméně 3,10m. V úsecích se zapuštěným kolejovým ložem je vzdálenost vnějších hran stezek od osy koleje v přímé 3,00m.

Odvodňovací systém

Zemní pláň je navržena ve sklonu 5% a je v celém sanací dotčeném úseku odvodněna trativodem umístěným vpravo koleje (v rozsahu provedení konstrukčních vrstev žel. spodku). Trativod je vyústěn do příkopy v těsné blízkosti přejezdu.

SO 03 Železniční přejezd

Přejezdová konstrukce

Nová přejezdová konstrukce je navržena z celopryžových panelů (vnitřních a vnějších) uložených na závěrných zídkách tvaru T.

Navržená šířka přejezdové konstrukce činí 7,2m (6 x celopryžový panel), přičemž volná šířka komunikace na přejezdu bude 5m – navrhuje se 4m jízdní pruh a 2 x 0,5m nebezpečná krajnice. Na závěrné zídky nebude přímo navazovat nebezpečná krajnice. Vozovkový kryt bude do vzdálenosti 2,5 od osy koleje vpravo a až za prahovou vpust vlevo opatřen na celou volnou šířku komunikace za účelem ochrany zídky před najížděním vozidel.

Komunikace křižující dráhu

Délkový rozsah zpevnění stávající komunikace je dán úpravou sklonových poměrů na komunikaci při navázání na stávající stav a současně výběhem zúžení volné šířky komunikace na přejezdu na stávající šířku.

Bude provedena skladba vozovky dle D2-N-5-V.

Pro zamezení přítoku vody na přejezdovou vozovku bude komunikace vlevo ve směru staničení opatřena prahovou vpustí s vyústěním do přilehlého propustku.

B.2.7 Technická a technologická zařízení

Vnitřní technologie nového přejezdového zabezpečovacího zařízení bude umístěna v reléovém domku. Pro stavbu reléového domku bude vytvořen oddělený geometrický plán a bude zanesen do katastru nemovitostí pod samostatným parcelním číslem.

PS 01 PZS v km 93,698

Přejezd v km 93,698 bude na základě Rozhodnutí Drážního úřadu zabezpečen dle ČSN 34 2650 „Železniční zabezpečovací zařízení – Přejezdová zabezpečovací zařízení“ přejezdovým zabezpečovacím zařízením světelným kategorie PZS 3SNI se dvěma stožáry výstražníků a se dvěma výstražníky. Přejezd bude označen dopravní značkou A32a Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Přejezdové zařízení se nachází v intravilánu obce a nebude obsahovat dálkově ovládanou zvukovou signalizaci pro nevidomé. PZS bude vybaveno diagnostickým zařízením dle přípisu SŽDC, s.o., č.j. 3824/07-OP ze dne 1.2.2007. Diagnostické zařízení musí umožňovat přenos informací do stávajícího technologického PC na pracoviště návěstních techniků do žst. Frýdlant n.O.

Automatické ovládání PZS jízdou vlaku se uskuteční prostřednictvím počítačů náprav. Napájení PZS bude z rozvodu staničního zabezpečovacího zařízení žst. Kunčice pod Ondřejníkem samostatným napájecím kabelem.

Technologická část PZS se umístí v novém reléovém domku. Bude použitý zateplený celobetonový prefabrikovaný domek se sedlovou střechou vnějších rozměrů 3000x3000 mm, Součástí domku bude základní vnitřní elektroinstalace – světelné a zásuvkové okruhy, temperování a nucená ventilace. Baterie se umístí v klimatizované skříni. Domek bude umístěn na pozemku SŽDC, s.o. p.č. 3529/16. Z domku budou položeny nové kabely k výstražníkům a nový vazební kabel do stavědlové ústředny železniční stanice Kunčice pod Ondřejníkem.

Z traťového kombinovaného kabelu ČD –Telematika, a.s. bude proveden výpich do reléového domku pro VTO, TZZ a pro přenos diagnostických informací. Dále se z reléového domku položí kabely k počítačím bodům (senzorům) počítače náprav.

B.2.8 Požárně bezpečnostní řešení - posouzení technických podmínek požární ochrany:

Při stavebních a montážních pracích je nutno dodržovat protipožární opatření a souhrn prací je nutno provést odborně v souladu s platnými normami a předpisy. Provoz a výstavba musí respektovat především Zákon o požární ochraně č. 91/1995 Sb. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízdy vozidel integrovaného záchranného systému. Součástí vybavení reléového domku bude také hasičský přístroj pro splnění podmínek požární ochrany. Reléový domek je navržen jako osamoceně stojící stavba. Odstupy se od osamoceně stojícího reléového domku nestanovují, jelikož tento je zcela bez požárně otevřených ploch. Veškeré stavební konstrukce reléového domku musí vyhovovat požadavkům na požární úseky I. stupně požární bezpečnosti.

B.2.9 Zásady hospodaření s energiemi

Spotřeba elektrické energie PZS bude 2,5 kVA. Není nutné dělat jiná stavebně konstrukční opatření v oblasti hospodaření s energiemi.

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

Stavba nepotřebuje řešit uvedené aspekty.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vedlejšího prostředí

Stavba neobsahuje prvky pro pobyt osob, ochrana proti pronikání radonu není řešena. Stavba je navržena dle platné legislativy proti vnějším vlivům.

B.3 Připojení na technickou infrastrukturu

Stavbu není nutné připojit na technickou infrastrukturu.

B.4 Dopravní řešení**a) popis dopravního řešení**

Při rekonstrukci přejezdu bude provedena výluka železniční dopravy v délce 3 dnů. Přejezd bude pro silniční dopravu uzavřen. Silniční uzavírka bude po dobu 5 dnů. Bude zajištěna vhodná objízdná trasa. Železniční výluku je možné sdružovat s blízkými přejezdy.

b) napojení území na stávající dopravní infrastrukturu

Přejezd je součástí stávající dopravní infrastruktury a jako takový zůstane.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav.

Zásahy budou minimální neboť výkopy pro kabelové trasy budou součástí souběžné stavby „Revitalizace trati Frýdlant nad Ostravicí – Valašské Meziříčí“.

B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana**a) ovzduší, hluk voda, odpady a půda**

Stavba nebude mít negativní vliv na životní prostředí. Bodové zdroje znečištění ovzduší během a po realizaci stavby se nepředpokládají. Dočasným plošným zdrojem znečištění ovzduší a hluku může být stavba samotná v době realizace, zejména při manipulaci

s materiálem a odpadem. Tento negativní jev bude působit pouze po omezenou dobu stavebních prací a lze jej eliminovat technologickou kázní dodavatele na přijatelnou míru. Při realizaci navržené stavby může dojít k dočasnému krátkodobému zvýšení hluku v nejbližším okolí stavby, při využití strojní techniky apod. Toto bude zmírněno organizací výstavby, např. časovým omezením činnosti stavebních strojů, práce mimo klidové časové pásmo.

Provoz stavby nespadá do kategorie rizikových. Při provozu není předpoklad ohrožení stavu přírody, a proto nejsou navržena žádná speciální opatření pro její ochranu. Zhotovitel stavby musí mít na zřeteli bezvadný stav stavební techniky tak, aby nedocházelo k únikům provozních kapalin a následně ke znečištění podzemních vod.

Stavba jako každý stavební záměr produkuje odpad. Odpad vzniklý realizací stavby lze roztrždit dle zákona č.185/2001 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 381/2001Sb. – Katalog odpadů) do následujících kategorií:

Kód:	Odpad:	Kategorie:	Množství (t):
070299	Pryžové podložky	O	0,002
150101	Obaly papírové	O	0,1
150102	Obaly plastové	O	0,1
150103	Obaly dřevěné	O	0,1
170101	Beton	O	17,91
170405	Železa a ocel	O	3,85
170411	Zbytky kabelů	O	0,2
170508	Štěrk čistý	O	170
170504	Výkopová zemina čistá	O	199,08

S odpadem bude naloženo dle povahy. Kovový odpad bude odvezen do šrotu, ostatní obyčejný odpad na skládku a případný nebezpečný odpad do sběren nebezpečného odpadu. Zhotovitel stavby bude vystupovat jako původce odpadů a zabezpečí způsob nakládání s odpady dle jednotlivých kategorií v souladu se stávajícími legislativními požadavky. Zhotovitel, stavební dozor i osoba odpovědná za uzavírání smluv se zhotoviteli budou dodržovat ustanovení směrnice SŽDC č. 96 o nakládání s odpady. V rozpočtové části stavby jsou vyhrazeny prostředky na likvidaci odpadů stavby.

V dalším stupni projektu bude upřesněno množství a specifikace odpadu, který při stavbě vznikne a bude roztržděn do jednotlivých kategorií dle zákona č.185/2001 Sb. (a jeho prováděcích vyhlášek – vyhláška č. 381/2001Sb. – Katalog odpadů).

b) vliv na přírodu a krajinu, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině

Nedojde k zásahu do krajinných systémů či do krajinného rázu.

c) vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Stavba se nachází mimo oblast území Natura 2000.

d) návrh zohlednění podmínek ze závěru zjišťovacího řízení nebo stanoviska EIA

Stavba nebyla podrobena zjišťovacímu řízení EIA.

e) Navrhovaná ochranná bezpečnostní pásma, rozsah omezení a podmínky ochrany podle jiných právních předpisů

Realizací stavby vzniknou ochranná pásma elektrických kabelů a zařízení v souladu s platnými normami. Stávající ochranné pásmo dráhy zůstane zachováno.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Ruční výkopy budou zřetelně označeny a zabezpečeny tak, aby nedošlo k ohrožení bezpečnosti pracovníků dráhy a cestujících. Všechna nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami.

B.8 Zásady organizace výstavby

Jsou předmětem samostatné části dokumentace F Organizace výstavby

a) napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Přístup a příjezd na staveniště bude po stávajících veřejných komunikacích. Dodavatel je povinen řádně označit obvod staveniště a zabrané plochy na komunikacích opatřit přechodným dopravním značením dle metodických pokynů (TP 66).

Zdroj energie je vhodný, vzhledem k rozsahu prací a poloze stavby, vlastní (mobilní) dodavatelské firmy. Vodu je vzhledem k poloze stavby nutno dopravovat v cisterně. Navržený typ WC - mobilní suché. Míchání betonových směsí přímo na staveništi se nepředpokládá.

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

Řešení ochrany stavby před vniknutím nepovolaných osob

Veškerá nebezpečná místa budou řádně označena viditelnými bezpečnostními tabulkami. Stavební jámy budou opatřeny zábradlím. Prostor zařízení staveniště bude řádně označen.

Řešení likvidace odpadů, řešení likvidace splaškových a dešťových vod podobu stavby

Evidence vzniklých odpadů povede pracovník určený prováděcí firmou, která bude vybrána ve výběrovém řízení. Odpad bude likvidován předáním oprávněné osobě k likvidaci odpadů v souladu se Zákonem č. 185/2001 Sb., o odpadech v platném znění a jeho prováděcích vyhlášek – Vyhlášky č. 381/2001 Sb. Lze předpokládat, že na stavbě budou vznikat tyto kategorie odpadů:

Kód druhu odpadu	Název druhu odpadu (základní charakteristika)	Kategorie odpadu
15 01 01	Papírové a lepenkové obaly	O
15 01 02	Plastové obaly	O
15 01 03	Dřevěné obaly	O
15 01 04	Kovové obaly	O
17 01 01	Beton (betonová plocha)	O
17 02 01	Dřevo	O
17 02 03	Plasty	O
17 03 02	Asfaltové směsi neuvedené pod číslem 17 03 01	O
17 04 05	Železo a ocel	O
17 04 11	Kabely neuvedené pod 17 04 10	O
17 05 04	Zemina a kamení neuvedené pod č. 17 05 03	O
20 02 01	Biologicky rozložitelný odpad	O
20 03 01	Směsný komunální odpad	O

Původce bude dle povinností uvedených v zák. č. 185/2001 odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů, vzniklé odpady které nemůže sám využít bude trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě. Nelze-li odpady využít, zajistí jejich zneškodnění. Bude kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností, shromažďovat utříděné podle druhů a kategorií, zabezpečí je před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí, umožní

kontrolním orgánům přístup na staveniště a na vyžádání předloží dokumentaci a poskytovat úplné informace související s odpadovým hospodářstvím.

Odvoz a zneškodnění odpadů bude smluvně zajištěno odbornou firmou.

Při dovozu stavebních materiálů a prvků pro projektovanou stavbu bude prokázána dodavatelem neškodnost tohoto materiálu vůči prostředí.

Stavba nebude produkovat splaškové vody, dešťové vody budou odvedeny do volného terénu.

Bude dán zvýšený důraz na ochranu půdy před znečištěním nejen stavebním materiálem ale i případnými chemikáliemi.

Řešení ochrany ovzduší

Plošným zdrojem znečištění ovzduší bude samotná stavba v době její realizace. Její rozsah je minimální, soustředěný na manipulaci s povrchovými vrstvami. Přejíždění zvýšení prašnosti při stavebních pracích se bude omezovat klopením k rekonstrukci užívaných komunikací, jejich čistěním a oplachováním.

Řešení ochrany proti hluku

Zdrojem hluku v rámci stavby mohou být dočasně stavební práce. Tento zdroj bude dočasný, jeho vliv lze omezit technologickou kázní dodavatele stavby a úpravou dopravních procesů po dobu realizace stavby.

Kácení dřevin

Stavba nevyžaduje.

c) maximální zábory pro staveniště

Stavba nevyžaduje jakékoliv nové zábory, jak trvalé tak dočasné.

d) bilance zemních prací

Během provádění zemních prací na železničním svršku, železničním spodku a při výkopových pracích vznikne přebytečná zemina, která je uvedena v odpadech. Veškeré plochy dotčené stavbou budou po její realizaci uvedeny do původního stavu včetně osetí travním semenem. Přebytečná zemina bude odvezena na nejbližší skládku dle kategorie odpadu.

B.9 Plán kontrolních prohlídek

Před započítím stavebních prací bude dodavatelem stavebních prací zpracován harmonogram stavebních prací, jehož jeden výtisk bude po odsouhlasení investorem předán příslušnému stavebnímu úřadu a to z důvodu možnosti provádění kontrolních prohlídek příslušným stavebním úřadem v souladu s §133 a §134 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Z harmonogramu stavebních prací musí být kromě jiného zřejmý datum zahájení a ukončení stavebních prací a data dílčích stavebních připraveností, kdy bude stavební úřad vyzván k pravidelným kontrolním prohlídkám díla – plán kontrolních prohlídek. Povinností dodavatele vyzvat stavební úřad ke kontrolní prohlídce bude především v následujících fázích výstavby:

- při prohlídce základových spár nebo jejich částí příslušných stavebních konstrukcí (základová spára objektů nebo její část)
- konzultace možné změny tech. řešení napojení na stávající kanalizaci vyplývající ze stávajícím stavem kanalizace, který nebylo možno při projektování předpokládat
- konzultace upřesnění tech. řešení realizace chrániček plynu vyplývající se stávajícím stavem chrániček a armatur, který nebylo možno při projektování předpokládat
- před zakrytím jakýchkoli jiných konstrukcí, které nebudou nadále přístupné a budou mít vliv na kvalitu, životnost a bezpečnost díla (zakrytí pracovních spár konstrukcí, napojení na stávající kanalizace apod.)

- při případné prohlídce obnažené konstrukce křižující podzemní IS před jejím zasypáním
Způsob výkonu kontrolních prohlídek stavebním úřadem je jasně popsán v §§133 a 137 Zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Jakoukoli změnu oproti schválenému plánu kontrolních prohlídek (z důvodu počasí nebo nepředvídaných událostí) musí dodavatel neprodleně oznámit investorovi, resp. příslušnému stavebnímu úřadu a to v dostatečném

listopad 2014

Ing. Kamil Chmela