

Orientační schéma: 		Razítko oprávněné osoby: Podpis: _____ Datum: _____																						
Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:																					
000	08.11.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Karel Smolík																					
<table border="1"> <tr> <td> Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa: </td> <td> Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td> Zhotovitel stavby: Adresa: Kontakt: </td> <td> SB projekt s.r.o. Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín T: +420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td> Zhotovitel objektu: Adresa: Kontakt: </td> <td> Ing. Karel Smolík IČ 42963061 751 22 Osek nad Bečvou 383 T: +420 581 225 002 E: smolik@nort.cz </td> <td>  </td> </tr> <tr> <td> Hlavní projektant (HIP): Stanislav Brhel </td> <td> Specialista: Ing. Karel Smolík </td> <td> Odpovědný projektant: Ing. Karel Smolík </td> <td> Zpracovatel přílohy: Ing. Drahomíra Smolíková </td> </tr> </table>				Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc		Zhotovitel stavby: Adresa: Kontakt:	SB projekt s.r.o. Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín T: +420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz		Zhotovitel objektu: Adresa: Kontakt:	Ing. Karel Smolík IČ 42963061 751 22 Osek nad Bečvou 383 T: +420 581 225 002 E: smolik@nort.cz		Hlavní projektant (HIP): Stanislav Brhel	Specialista: Ing. Karel Smolík	Odpovědný projektant: Ing. Karel Smolík	Zpracovatel přílohy: Ing. Drahomíra Smolíková								
Stavebník/Investor: Adresa: Zástupce investora: Adresa:	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc																							
Zhotovitel stavby: Adresa: Kontakt:	SB projekt s.r.o. Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín T: +420 725 528 626 E: info@sbprojekt.cz																							
Zhotovitel objektu: Adresa: Kontakt:	Ing. Karel Smolík IČ 42963061 751 22 Osek nad Bečvou 383 T: +420 581 225 002 E: smolik@nort.cz																							
Hlavní projektant (HIP): Stanislav Brhel	Specialista: Ing. Karel Smolík	Odpovědný projektant: Ing. Karel Smolík	Zpracovatel přílohy: Ing. Drahomíra Smolíková																					
Název stavby/akce: Název části: Název objektu: Název přílohy: Název dílčí části přílohy: Kraj: Olomoucký Stupeň dokumentace: DUSP	Rekonstrukce TZZ Hlubočky - Hrubá Voda včetně PZS a přejezdu (P7535) v km 17,872 trati Olomouc - Opava Kolejový svršek a spodek Železniční svršek a spodek v km 17,872 Technická zpráva železniční spodek v km 17,872 Katastrální území: Hrubá Voda [648591] TUDU: 2191 26 Datum zpracování: 08/2021 Formáty: 19 x A4 Měřítko: -		Označení (S-kód): S622000187 Označení zhotovitele: 2003194-01 Označení části: D.2.1.01 Označení objektu/komplexu: SK 11-10-01 Číslo přílohy: 1. 0.0.2 Paré:																					
<table border="1"> <tr> <td>S-kód:</td> <td>Stupeň dokumentace:</td> <td>Část:</td> <td>Objekt:</td> <td>Podobjekt:</td> <td>Příloha:</td> <td>Revize:</td> </tr> <tr> <td>S 6 2 2 0 0 0 1 8 7</td> <td>-</td> <td>D U S P</td> <td>-</td> <td>D 2 1 0 1</td> <td>-</td> <td>S K 1 1 1 0 0 1</td> </tr> <tr> <td>X X X</td> <td>-</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>0 0 2</td> <td>-</td> <td>0 0 0</td> </tr> </table>				S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:	S 6 2 2 0 0 0 1 8 7	-	D U S P	-	D 2 1 0 1	-	S K 1 1 1 0 0 1	X X X	-	1	-	0 0 2	-	0 0 0
S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:																		
S 6 2 2 0 0 0 1 8 7	-	D U S P	-	D 2 1 0 1	-	S K 1 1 1 0 0 1																		
X X X	-	1	-	0 0 2	-	0 0 0																		
[Prostor pro další informace]																								

Obsah

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

SO 11-11-01 Železniční spodek v km 17,872

1. Popis a základní údaje o současném stavu	3
1.1. Základní údaje	3
1.2. Výchozí podklady	4
1.3. Inženýrské sítě	5
1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení	5
1.5. Geotechnický průzkum	6
2. Popis stávajícího stavu SO 11-11-01 - Železniční spodek v km 17,872	6
2.1. Stávající stav	6
2.2. Vyhodnocení geotechnického průzkumu	6
2.2.1 Průzkum pražcové podloží	7
2.2.2 Kontaminace štěrkového lože	7
3. Popis nového stavu SO 11-11-01 - Železniční spodek v km 17,872	8
3.1. Požadavky na řešení železničního spodku	8
3.2. Pražcové podloží	8
3.3. Plán tělesa železničního spodku	10
3.4. Zemní plán	10
3.5. Technologie prací při zřizování pražcového podloží	10
3.6. Odvodnění	10
3.6.1 Trativody	11
3.6.2 Šachty na trativodném potrubí	11
3.7. Výkopy	11
3.8. Chráničky pod kolejí	12
3.9. Zrušení části nástupiště	12
3.9.1 Stávající stav	12
3.9.3 Zrušení nástupiště	12
4. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu	13
5. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace	15
6. Nakládání s odpady	15
7. Související objekty	15
8. Přehled použitých výjimek	16
9. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace	16
10. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů	16
11. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení	17
12. Přehled vlastníků, správců majetku	18
13. Seznam použitých pojmů, značek a zkratk	18
14. Závěr	19

D.2.1 Inženýrské objekty

D.2.1.1 Kolejový svršek a spodek

1. Popis a základní údaje o současném stavu

1.1. Základní údaje

<u>Název</u>	Rekonstrukce TZZ Hlubočky – Hrubá Voda včetně PZS a přejezdu (P7535) v km 17,872 na trati Olomouc - Opava SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 17,872
Místo stavby	Železniční trať č. 310 (dle TTP) Olomouc - Krnov, celostátní dráha Železniční přejezd km 17,872 (P7536) Traťový úsek TÚ 2191 Olomouc hl.n. (mimo) – Krnov (mimo) Definiční úsek DÚ 26 ZAPA beton a.s. – Hrubá Voda jednokolejná neelektrifikovaná trať, stávající traťová rychlost 60km/h silnice III. třídy č.44317, Velká Bystřice – Hrubá Voda Obec Hrubá Voda k.ú. Hrubá Voda Kraj Olomoucký kraj
<u>Investor</u> Zadavatel	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1 Stavební správa východ, Nerudova 1, 772 58 Olomouc IČ- 70994234
Organizační jednotka	Správa železnic, Oblastní ředitelství Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc Správa tratí Olomouc
<u>Hlavní projektant</u>	SB projekt s.r.o., Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín 1 IČ-27767442
Projektant SO 11-11-01	Ing. Karel Smolík, N.O.R.T. – železnice & komunikace 751 22 Osek n./Bečvou č.383 IČ – 42963061
Stupeň PD	dokumentace pro vydání společného povolení (DUSP)

Projektová dokumentace rekonstrukce jednokolejného železničního přejezdu, který se nachází **v km 17,872** (dle Projektu osy koleje 17,875 176) **na železniční trati Olomouc – Opava. Identifikační číslo přejezdu P7535.**

Rekonstruovaný přejezd zajišťuje úrovňové křížení se silnicí III. třídy č.44317. Vlastníkem pozemní komunikace je Olomoucký kraj, správcem silnice je Správa silnic Olomouckého kraje p.o., Středisko údržby Olomouc, Lipenská 120, 779 00 Olomouc (dále jen SSOLK).

Hlavním cílem stavby je zvýšení bezpečnosti železničního a silničního provozu na přejezdu P7535 a zvýšení bezpečnosti cestujících a přístupu na zastávku Hrubá Voda zastávka. V rámci stavby bude vybudováno nové TZZ v traťovém úseku Hrubá Voda – Hlubočky, bude provedena rekonstrukce přejezdového zabezpečovacího zařízení, bude provedena rekonstrukce stavební

části přejezdu včetně vybudování nové přístupové komunikace do železniční zastávky Hrubá Voda s napojením na nový chodník v oblasti přejezdu a přístupové komunikace od centra Hrubé Vody. V zastávce bude zrušena část nástupiště na olomoucké straně přejezdu. Vzhledem k tomu, že po dobu rekonstrukce přejezdu nelze zajistit objíždnou trasu po stávajících komunikacích, součástí stavby bude vybudování objíždné trasy.

Stavební objekt SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 17,872 zahrnuje sanaci železničního spodku, vybudování zesílené konstrukce pražcového podloží v km 17,861 300 – 17,886 300 a vybudování podpovrchového odvodňovacího systému ve shodném úseku v délce 25m s vyústěním na terén vpravo vlevo ve směru stoupající kilometráže v km 17,855.

Součástí tohoto stavebního objektu je řešení i snesení části stávajícího nástupiště, které je rozděleno přejezdem na dvě části. Snesení bez náhrady je navrženo v km 17, 841 171 – 17,890.

DUSP je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace stavby, které jsou uvedené v odst. 1.2. této TZ, včetně závěrů jednání ke zpracování DUSP ze dne 20.4.2021, z místního šetření dne 29.4.2021, e-mailové komunikace a konzultací v průběhu zpracování dokumentace.

Členění projektové dokumentace respektuje Směrnici generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“, je v souladu s vyhláškou č.499/2006 Sb. o dokumentaci staveb v platném znění.

1.2. Výchozí podklady

- ❑ Podklady investora SŽ na zpracování dokumentace stavby - Zvláštní technické podmínky Příloha č. 3c) ze dne 1.12.2020, Vysvětlení/změna/ doplnění zadávacích podmínek č.1 zn. č. 14384/2020-SŽ-SSV-Ú3 ze dne 8.12.2020, přípis SŽ, OŘ Olomouc č.j. 19979/2021-SŽ-OŘ-OLC-/SrO ze dne 27.8.2021 Žádost o změnu technického řešení stavby.
- ❑ Technická dokumentace správce zařízení – kopie nákrešného přehledu koleje, evidenční list přejezdu
- ❑ Pochůzky a měření na místě samém
- ❑ Zápis z pracovní porady online ke zpracování DUSP ze dne 20.4.2021, závěry z místního šetření dne 29.4.2021 a e-mailová komunikace
- ❑ Geodetické podklady – zaměření stávajícího stavu včetně výřezu KM 02/2021 – Geometra Kyjov- zajistil HP
- ❑ Výsledky geotechnického průzkumu – zpracovatel firma GeoTec-GS, a.s. se sídlem v Praze, pracoviště Olomouc - zajistil HP
- ❑ Zákon č. 183/2006 Sb., stavební zákon včetně jejích prováděcích vyhlášek v platném znění, včetně souvisejících předpisů
- ❑ Zákon č. 266/1994 Sb. o drahách, v platném znění včetně prováděcích vyhlášek v platném znění
- ❑ Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění včetně prováděcí vyhlášky č.104/1997 Sb.
- ❑ Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
- ❑ Směrnice generálního ředitele č.11/2006 - „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“ v platném znění
- ❑ Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ; TKP staveb státních drah a TKP staveb pozemních komunikací; drážní předpisy, směrnice, opatření SŽ a ČD, vyhlášky MD ČR, vzorové listy

1.3. Inženýrské sítě

Řešení přeložek, příp. křížení stávajících inženýrských sítí v místě stavby není předmětem zadání stavební části přejezdu, řeší hlavní projektant stavby SB projekt s.r.o. se sídlem v Hodoníně. V situacích jsou zakresleny sítě drážních a mimodrážních vlastníků a správců, které má projektant SO 11-11-01 k dispozici v době zpracování DUSP.

Poloha pozemních vedení a zařízení byla zjištěna u příslušných vlastníků a správců sítí hlavním projektantem, zakreslená poloha ve výkresech je orientační.

Polohopisné a výškopisné údaje o stávajících podzemních inženýrských sítích v zájmovém území stavby, poskytnuté jednotlivými správci a majiteli, mají charakter informativní. Při příp. křížení inženýrských sítí je třeba postupovat tak, aby nenastalo vzájemné narušení funkce jednotlivých vedení.

Před zahájením zemních a stavebních prací musí být požádáno o vytýčení skutečné trasy a hloubky uložení.

V blízkosti potrubí, kabelů a jiných podzemních a nadzemních inženýrských sítí je nutno zemní práce provádět s maximální opatrností. Práce v ochranném pásmu inženýrských sítí mohou být prováděny pouze za správcem stanovených podmínek a pod jeho dozorem, pokud si to vyžádal. Informativní zakreslení sítí proveden v situaci 2.0.1.2, nutno ověřit skutečnou polohu vytýčením.

1.4. Geodetické zaměření stavby, staničení

Geodetickým podkladem pro zpracování DUSP 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 společností GEOMETRA zeměměřická kancelář s.r.o. se sídlem v Kyjově, 02/2021. (příloha I.- Geodetická dokumentace). Pro účely projektování je dán k dispozici „Projekt osy koleje“ – SŽ, Správa železniční geodézie. Zpracovaná projektová dokumentace je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.). Tyto údaje nejsou opakovaně uváděny na jednotlivých výkresech.

Staničení v dokumentaci je vztaženo ke staničení osy koleje z Projektu osy koleje. Rekonstrukcí nedojde ke změně stávajícího staničení.

Stavební práce na SO 11-11-01 budou realizovány na pozemcích, které se nachází v obci Hlubočky (502146), **v katastrálním území Hrubá Voda (648591)**. V tabulce jsou uvedeny pozemky pro stavební objekty SO 11-10-01, SO 11-11-01 a SO 11-13-01 a SO 11-50-01, na kterých bude realizovaná trvalá stavba.

Trvalá stavba

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Poznámka
1174/8	ostatní plocha	Česká republika	Správa železnic	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	SO 11-10-01 až SO 11-13-01, SO11-50-01
1202	ostatní plocha	Olomoucký kraj	Správa silnic Olomouckého kraje	Lipenská 783/120, 779 00 Olomouc	SO 11-13-01, SO 11-13-01
1203/1	ostatní plocha	Olomoucký kraj	Správa silnic Olomouckého kraje	Lipenská 783/120,779 00 Olomouc	SO 11-13-01, SO 11-13-01, SO11-50-01
614	ostatní plocha	Obec Hlubočky		Olomoucká 17, 783 61 Hlubočky	SO 11-50-01

Stavba provizorní objízdné trasy, která bude užívána po dobu provádění rekonstrukce stavební části přejezdu, si vyžádá dočasný zábor pozemků uvedených v následující tabulce.

Dočasný zábor

Parcelní číslo	Druh pozemku	Vlastnické právo	Právo hospodařit s majetkem státu	Adresa	Poznámka
1202	ostatní plocha	Olomoucký kraj	Správa silnic Olomouckého kraje	Lipenská 783/120, 779 00 Olomouc	SO 11-13-02
1203/1	ostatní plocha	Olomoucký kraj	Správa silnic Olomouckého kraje	Lipenská 783/120,779 00 Olomouc	SO 11-13-02
614	ostatní plocha	Obec Hlubočky		Olomoucká 17, 783 61 Hlubočky	SO 11-13-02
634/1	trvalý travní porost	Obec Hlubočky		Olomoucká 17, 783 61 Hlubočky	SO 11-13-02

1.5. Geotechnický průzkum

Podkladem pro projekční práce jsou 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 SŽ S 4 – Železniční spodek – Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží - květen 2021. Pro tuto akci s ohledem na termín zadání je proveden dle předpisu ve znění 2008. Návrh konstrukce pražcového podloží je zapracován do zprávy geotechnického průzkumu „Geotechnický průzkum, návrh konstrukce pražcového podloží a chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží“ (05/2021), která je přílohou souhrnné části B.

2. Popis stávajícího stavu SO 11-11-01 - Železniční spodek v km 17,872

2.1. Stávající stav

Železniční trať je v místě přejezdu v úrovni terénu, na olomoucké straně přechází do náspu, na straně krnovské (zastávka Hrubá Voda) je vedena trať v odřezu.

V místě stavby je situováno stávající nástupiště v km 17,820 – 17,960.

2.2. Vyhodnocení geotechnického průzkumu

Práce na železničním spodku byly zaměřeny na ověření skladby drážního tělesa, geotechnických vlastností zemin tvořících pražcové podloží, ověření úrovně hladiny podzemní vody a dále byl proveden odběr vzorku ze štěrkového lože v místě přejezdu P7535 za účelem zjištění kontaminace odebraného materiálu kolejového lože a možnosti následného využití v rámci stavby.

Podkladem pro projekční práce jsou 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 SŽ S 4 – Železniční spodek – Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží - květen 2021. Pro tuto akci s ohledem na termín zadání je proveden dle předpisu ve znění 2008. Návrh konstrukce pražcového podloží je zapracován do zprávy geotechnického průzkumu „Geotechnický průzkum, návrh konstrukce pražcového podloží a chemické analýzy znečištění zemin pražcového podloží“ (05/2021), která je přílohou souhrnné části B. Pro připomínkové řízení je i přílohou této technické zprávy.

2.2.1 Průzkum pražcové podloží

Zjištěné výsledky a provedené práce v terénu charakterizují stávající stav tělesa železničního spodku a jeho podloží, vychází z příložené zprávy geotechnického průzkumu pro projektovanou stavbu na přejezdu P7535.

Byly provedeny dvě kopané sondy, a to z důvodu obavy o možnou různou geotechnickou kvalitu zemin zemní pláň. Kopaná sonda KS1 byla provedena v místě, kde železniční trať probíhá v úrovni okolního terénu v km 17,875 a sonda KS2 v km 17,852, kde je trať vedena v náspu.

Souhrn poznatků získaných průzkumem pražcového podloží, které má projektant k dispozici ze zprávy geotechnického průzkumu:

- Mocnost štěrkového lože je dokumentace kopané sondy K1 cca 0,50m pod ložnou plochou betonového pražce, vrchní vrstva slabě znečištěn hlínou, organickými zbytky, ve spodní části zcela zanesené hlínou, prachem a úlomky droby, vlhké, (G2 Y). V místě sondy KS2 je mocnost štěrkového lože cca 0,40m a je zcela zaneseno hlínou, organickými zbytky a organickými zbytky, (G2 Y).
- V sondě KS2 je v hloubce 0,55 - 0,80m od úložné plochy pražce kamenná rovinanina z břidlice – (droby) ocelově šedá, charakteru R3, vrstevnatá velikost úlomků do 20 cm, výplň úlomky břidlice, jílovitá hlína (G3 G-F)
- Zemní pláň v sondě KS1 v hloubce 0,8m tvoří droba (břidlice) tř. R3-R2. Těžitelnost dle ČSN P 1005 spadá mezi třídy II a III, konkrétní zařazení je doporučeno provést geologem přímo na stavbě dle střední vzdálenosti diskontinuit. Kopaná sonda KS2 zastihla v totožné hloubce 0,8 metru kamennou rovinaninu z balvanů droby (břidlice) tř. R3 velikosti cca 40 cm.
- sonda lehké dynamické penetrace DPL1 nepronikla v sondě KS1 do pevného skalního podkladu, u sondy KS2 byla provedena střední dynamická penetrace DPM2 do hloubky 4,5 metrů pod úložnou plochu pražce.
- hladina podzemní vody nebyla kopanými sondami zastížena a vodní režim se předpokládá příznivý

2.2.2 Kontaminace štěrkového lože

Ze štěrkového lože byl odebrán 1 bodový vzorek v blízkosti železničního přejezdu P7535 za účelem, vzorek byl uložený do dvojitého polyetylenového sáčku a předán k provedení chemických analýz do akreditované laboratoře ALS Czech Republic, s.r.o..

Dle účelu průzkumu byl dán rozsah chemických analýz ukazateli dle tabulek č. 2.1, 4.1 a 10.1 vyhl. č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu, výsledné koncentrace byly porovnány s limity uvedenými tabulkách této vyhlášky.

Na základě vyhodnocení výsledků chemických rozborů vzorku zeminy a orientačního zařazení zkoumané zeminy dle vyhl. č. 294/2005 Sb. bylo vyhodnoceno, že materiál reprezentovaný vzorkem štěrkového lože P7535 bude pravděpodobně možné ukládat na skládku inertního odpadu skupiny S-IO.

Materiál štěrkového lože, reprezentovaný analyzovaným vzorkem P7535, nebude možné používat na povrchu terénu. nebude možné používat na povrch terénu ve smyslu uvedené vyhlášky.

Doporučení geotechnika dle závěru zprávy GP

Ačkoli považujeme odebraný vzorek za reprezentativní, tj. v průměru charakterizující předmětné zeminy jako celek (bez vizuálně kontaminovaných dílčích úseků), může být distribuce znečištění v rámci zkoumaného úseku natolik nehomogenní, že se variabilitu chemického složení nepodařilo odebraným vzorkem postihnout. Proto doporučujeme ve fázi hodnocení odpadů na

mezideponii provést kontrolní vzorkování odtěženého materiálu v souladu s MŽP (20112) a poté provést finální zařídění dle vyhl. 294/2005 Sb.

Podrobně je řešena problematika chemické analýzy šterkového lože odebraného vzorku P7532 v oblasti přejezdu v km 17,872 v samostatné odborné zprávě GP, která je přílohou souhrnné části B., pro připomínkové řízení je přiložena ke zprávě SO 11-11-01.

Geotechnický průzkum pro vybudování objízdné trasy

Pro účely vybudování objízdné komunikace po dobu uzavírky silnice III/44317 byl proveden geotechnický průzkum kvality podloží náspu cca v km 17,865. Tato varianta řešení objízdné komunikace předpokládá částečný zábor pozemků ZPF (parc. č. 588 a č. 587), které jsou v soukromém vlastnictví. Jednání ohledně dočasného, příp. trvalého záboru a odkoupení uvedených pozemků byly ze strany vlastníka nesouhlasné.

S ohledem na zamítavé vyjádření vlastníka obou pozemků byla navržena druhá varianta vedení objízdné trasy (bypassu), a to za přejezdem v km 17,889.

Po konzultaci zástupců investora a HP bude proveden geotechnický průzkumu pro tuto variantu bypassu při realizaci stavby. Průzkumem se ověří bezpečnost navrženého technického řešení.

3. Popis nového stavu SO 11-11-01 - Železniční spodek v km 17,872

Stavební objekt SO 11-11-01 – Železniční spodek v km 17,872 zahrnuje sanaci železničního spodku, vybudování zesílené konstrukce pražcového podloží v délce 25m (km 17,861 300 – 17,886 300) a vybudování podpovrchového odvodňovacího systému v úseku ZKKP s vyústěním betonovou výústí na svah náspu na pozemku SŽ.

Součástí tohoto stavebního objektu je řešeno i snesení části stávajícího nástupiště, které je rozděleno přejezdem na dvě části. Snesení bez náhrady je navrženo v km 17, 841 171 – 17,890. Pro vybudování provizorní objízdné trasy po dobu provádění stavby před přejezdem bude nutno snést a opět vybudovat část stávajícího nástupiště v km 17,890 v délce cca 5m.

3.1. Požadavky na řešení železničního spodku

- navrhnout rekonstrukci pražcového podloží v místě přejezdu a ZKKP na základě výsledků geotechnického průzkumu pouze v místě přejezdu
- navrhnout odvodnění železničního spodku v místě přejezdu
- provést zkrácení stávajícího nástupiště před a za přejezdem tak, aby zůstala zachována délka nástupní hrany v minimální délce 90m, ukončit zábradlí za přejezdem zábradlím

Požadavek na zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště železniční zastávky z úrovně silnice III. třídy nově navrženého chodníku je zapracován do stavebního objektu SO 11-50-01 Přístupová komunikace. Požadavek na zřízení zpevněných ploch pro bezbariérový přístup cestujících na stávající nástupiště z nového přístřešku je součástí SO 11-72-01 Technologický objekt.

3.2. Pražcové podloží

Návrh a posouzení konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku byl proveden dle metodiky předpisu SŽDC S4 – Železniční spodek (s ohledem na termín zadání zhotovení projektové dokumentace), trať celostátní, max. rychlost v koleji 60kmh⁻¹.

Vstupní údaje

Parametry modulu přetvárnosti jsou stanoveny dle tabulky 1, přílohy 6 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek,:

- zemní pláš $E_{\min,ZP} = 20 \text{ MPa}$
- pláš tělesa žel. spodku $E_{\min,PL} = 40 \text{ MPa}$

Pro návrh zesílené konstrukce pražcového podloží v oblasti přejezdu je hodnota modulu přetvárnosti stanovena dle přílohy 24 předpisu SŽDC S4 - Železniční spodek:

- pláš tělesa žel. spodku $E_{e1} = 60 \text{ MPa}$

Klimatické podmínky jsou charakterizovány indexem mrazu $I_{mn} < 550^\circ\text{C}.\text{den}$ (dle přílohy 7, předpisu SŽDC S4) s hloubkou promrzání 1,06m.

Pro konstrukční vrstvy je navržena šterkodrt' frakce 0-32mm. Šterkodrt' musí splňovat požadavky uvedené v příloze 14 předpisu S4 a OTP „Šterkopísek, šterkodrt' a recyklovaná šterkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku“ v aktuálním znění.

Hodnota modulu deformace materiálu konstrukční vrstvy je převzata z tab. 2 přílohy 6 předpisu SŽDC S4:

- minerální směs frakce 0-32 mm $E = 100 \text{ MPa}$ při $ID = 1,00$.

Návrh skladby konstrukce zesílené konstrukce pražcového podloží dle výsledku GP vztaženo k ložné ploše betonového pražce

Redukovaný modul přetvárnosti zemní pláň $E_{0r} = 10 \text{ MPa}$

Typ 2

- kolejové lože – šterk frakce 32/63mm v tl. 350mm
- minerální směs frakce 0/31,5mm v tl. min 200mm
- zemní pláš – skalní podloží

Zřízení zesílené konstrukce pražcového podloží je navrženo v km 17,861 300 – 17,886 300.

Skladba zesílené konstrukce pražcového podloží je navržena s ohledem na prostředí zemní pláň, které je tvořeno skalním podložím, resp. balvanitými zeminami (rovnaninou).

Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v souladu s čl. 15 vzorového listu SŽDC Ž 4.2 v délce 5,0 m. Ukončení ZKPP se provede výběhem ve sklonu 1:1.

Konstrukční vrstva navržená ze šterkodrti frakce 0/32mm musí splňovat technické požadavky, které vycházejí z OTP č.j. 25 640/06 –OP v platném znění – „Šterkopísek, šterkodrt' a recyklovaná šterkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa železničního spodku“. Zrnitostní složení šterkodrtě musí zajistit propustnost, nenamrzavost a zhutnitelnost konstrukční vrstvy, musí splňovat filtrační kritérium vůči kamenivu kolejového lože podle TNŽ 73 6949. Křivka zrnitosti šterkodrtě pro konstrukční vrstvu musí ležet v mezích uvedených v příloze 2 shora uvedených OTP. Do konstrukční vrstvy nelze použít šterkodrt' získanou z vápence nebo dolomitu, nesmí obsahovat škodlivé látky v koncentracích poškozujících zdraví a ohrožujících ŽP, musí být odolné proti mechanickému namáhání a povětrnostním vlivům.

Navržené uspořádání konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku vyhovuje podmínkám předpisu SŽDC S4 z hlediska únosnosti a ochrany před nepříznivými účinky mrazu, požadovaná hodnota únosnosti v niveletě pláň tělesa železničního spodku $E_{e1} = 60 \text{ MPa}$, navrhovaná únosnost dle výpočtu $E_{pzs} = 62 \text{ MPa}$.

Při posuzování pražcového podloží na promrzání byla zohledněna kombinace vodního režimu a namrzavosti zemin zastižených v zájmovém území. Z hlediska promrzání navržená konstrukce vyhovuje ($h_{zdov} \geq h_{zskut}$ 0,60 > 0,29m).

Vlastní návrh a posouzení je výpočtem doloženo a řešeno v samostatné přílohové části zprávy geotechnického průzkumu zpracované společností GeoTec GS, a.s. se sídlem v Praze, pracoviště Olomouc (05/2021), je v příloze Souhrnné části. Pro účely připomínkového řízení je doložena i k této technické zprávě.

3.3. Plán tělesa železničního spodku

Skloněná plán tělesa železničního spodku je navržena v jednostranném příčném sklonu 5% se spádováním k podélnému trativodu vlevo trati ve směru stoupající kilometráže.

3.4. Zemní plán

Zemní plán je navržena v jednostranném příčném sklonu 5% se spádováním k podélnému trativodu vpravo trati ve směru stoupající kilometráže.

Zemní plán musí být provedena v předepsaných příčných a podélných sklonech a výškových tolerancích a v souladu se směrovým vytyčením. Povrch zemní pláň, musí být čistý, rovný, neporušený a zhutněný.

Zhotovitelem zvolená technologie provádění prací musí být v souladu s ustanoveními TKP staveb státních drah v aktuálním znění v době realizace stavby a v souladu s předpisy SŽ.

3.5. Technologie prací při zřizování pražcového podloží

Při těžbě původních konstrukčních vrstev musí být zvolena taková technologie prací, kterou se zamezí znehodnocení zemin zemní pláň. V každém technologickém kroku musí být zajištěno funkční pracovní odvodnění. Po upravené a zhutněné zemní pláni nesmí být prováděna staveništní doprava.

Konstrukční vrstva z minerální směsi musí být hutněna stejnoměrně, na celou tloušťku v jednom pracovním cyklu. Relativní ulehlost musí dosáhnout hodnoty minimálně $I_D = 1,00$. Konstrukční vrstva z minerální směsi nesmí být zřizována při silném dešti a při teplotách nižších než 0°C. Při pokládce a hutnění konstrukční vrstvy z minerální směsi se může vlhkost lišit o $\pm 2\%$ od vlhkosti stanovené recepturou. Dodatečné dovlhčování musí být prováděno v mísicím centru.

Navážení materiálu podkladní vrstvy musí být čelné, zemní plán nesmí být pojížděna nákladními auty. Konstrukční vrstva z minerální směsi nesmí být zřizována při silném dešti a při teplotách nižších než 0°C.

Pro prokázání vhodnosti použitých materiálů musí být provedeny počáteční zkoušky ve smyslu TKP a příslušných článků předpisu SŽ S4, případně předloženo prohlášení o shodě podle příslušných předpisů. V průběhu provádění stavebních prací se shoda vlastností použitých materiálů s počátečními zkouškami ověřuje kontrolními zkouškami, jejichž četnost stanovují příslušná ustanovení TKP a předpisu SŽ S4.

3.6. Odvodnění

V rámci stavby je navrženo v km 17,861 300 – 17,886 300 odvodnění pláň tělesa železničního spodku, konstrukčních vrstev a zemní pláň soustavou podélného trativodu a šachet s vyústěním na terén na drážním pozemku v km 17,855. Odvodňovací zařízení je navrženo vlevo trati ve směru stoupající kilometráže.

Podélný trativod je veden od šachty Šv1 v km 17,886 300 přes šachtu Šp2 v km 17,861 300, kde je provedeno vyústění trativodu betonovou výustí na terén.

Požadavky na technické vlastnosti stavebních výrobků použitých pro odvodnění zemní pláně a dodací podmínky jsou dány OTP– Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic (platnost k 1.9.2014).

3.6.1 Trativody

Trativody se konstruují podle TNŽ 73 6949 a Vzorového listu železničního spodku Ž 3.21.

Jsou navrženy z perforovaného PE-HD potrubí (materiál PE 100 - SDR 17,6) v profilu DN 150.

Použité trubky musí splňovat parametry podle ČSN 13 8740.

Z důvodu skalního podloží je hloubka trativodu menší než 1,20m od nivelety koleje (se souhlasem SŽ GŘ O13) – trativodní trubky musí být odolné proti mrazu.

Sklon podélného trativodu mezi šachtami kopíruje podélný sklon koleje 19,584‰ (Šv1 – Šp2), trativod s vyústěním na terén ve sklonu min. 5‰. Podélný trativod je spádovaný od šachty Šv1 proti směru stoupající kilometráže trati.

Potrubí bude uloženo do 5 cm lože z písku (vyrovnání nerovnosti dna trativodní rýhy) a obsypáno drceným kamenivem frakce 8/16 mm do úrovně pláně železničního spodku. Výplň trativodní rýhy musí zaručovat velmi dobrou propustnost, nenamrzavost. Zásyp trativodní rýhy se zřídí jako jednotná výplň těžného nebo drceného kameniva nebo jiného vhodného materiálu, který splňuje podmínky TNŽ 73 6949 a předpisu SŽ S4, příl.19. Dno a stěny trativodní rýhy budou opatřeny separační geotextilií.

V místě podchodu podélného trativodu pod pozemní komunikací, kde bude potrubí uloženo na betonová sedla na délce cca 10,5m, je navrženo použití částečně drenážních trubek – otvory na 220° horního obvodu trubky, výška betonového lože max. do výšky okrajů perforace potrubí.

3.6.2 Šachty na trativodním potrubí

Na trativodním potrubí se vybudují plastové šachty vrcholová Šv1a přípojná Šp2.

Trativodní šachty jsou navrženy plastové z PE-HD DN 400 (materiál PE 100 - SDR 17,6), odolné proti mrazu . Poklop bude z tvrdého plastu.

Po dokončení zásypu musí být poklopy šachet nejvýše 0,05 m nad úroveň přilehlého terénu.

Výpis materiálu:

- celková délka trativodu DN 150 – 32,5m
- z toho délka trativodu DN 150 – částečná drenáž – 10,5m
- celkový počet plastových šachet DN 400 – 2ks

Návrh odvodnění je zřejmý z výkresu 2.0.1.2 –Situace podrobná v km 17,872 a z podélného profilu koleje výkres č. 2.0.2.1.

Zemní práce na stavbě trativodu mohou být zahájeny až po zjištění a vytyčení polohy všech inženýrských sítí a udělení souhlasu všech dotčených organizací. Při provádění zemních prací je nutno počítat s důsledky nepříznivých vnějších účinků (mráz, vodní příval apod.) Výkopový materiál musí být ihned odvážen.

3.7. Výkopy

Výkopy zahrnují rozpojení hornin, odebrání výkopku, naložení na dopravní prostředek a odvezení na trvalou skládku, případně na místo určené investorem k dalšímu využití. Výkopové práce musí být prováděny v souladu s předpisem SŽ S4 . Při zřizování zemní pláně budou těženy materiály, které lze zařadit dle výsledků GP do I-III. třídy těžitelnosti ve smyslu ČSN 73 6133.

Při provádění výkopových prací nesmí dojít k poškození stávajících konstrukcí, inženýrských sítí, znečištění kolejového lože a pod. Výkop se zahájí, pokud možno, na nejnižším místě a bude se postupovat proti spádu, aby bylo zajištěno v každém okamžiku odvodnění výkopu. Výkop je nutno pažit v zastavěném území od hl. 1,3 m a v nezastavěném území od hl. 1,5m. Za stabilitu výkopu zodpovídá zhotovitel. Zhotovitel je také povinen chránit všechny výkopy před zaplavením vodou. Mimo jiné platí pro tyto práce ČSN 38 6413, ČSN 73 6005, ČSN 73 6006, ČSN 75 6101. Za návrh svahů dočasných výkopů nese plnou zodpovědnost zhotovitel.

3.8. Chráničky pod koleji

V rámci stavebního objektu SO 11-11-01 je dán požadavek na budování plastových chrániček PE-HD pod koleji na obou stranách přejezdu v počtu 1ks v profilu DN 110, vlevo koleje ve směru stoupající kilometráže pod silnicí v počtu 2ks v profilu DN 160 a 1ks v profilu DN 110. Situování chrániček bude upřesněno správcem zařízení a zhotovitelem stavby při realizaci stavby.

3.9. Zrušení části nástupiště

Součástí tohoto stavebního objektu je řešení snesení části stávajícího nástupiště v železniční zastávce, které je rozděleno přejezdem P7535 na dvě části. Snesení části stávajícího nástupiště bez náhrady je navrženo v km 17, 841 171 – 17,890.

3.9.1 Stávající stav

Vnější nástupiště je situováno v km 17,841 171 – 17,981 027 vpravo koleje ve směru stoupající kilometráže. Nástupiště typu SUDOP má šířku 1,5m s výškou nástupní hrany 250mm nad spojnici temene kolejnicových pasů. Nástupiště se nachází u koleje v přechodnici a v kruhové části směrového oblouku R=268m, D=80mm.

3.9.2 Požadavky na nový stav dle Zvláštních technických podmínek (příloha č.3 zadávací dokumentace) a doplnění zadávací dokumentace č.1 (přípis 14384/2020-SŽ-SSV-Ú3)

- Zrušení části nástupiště vpravo koleje před přejezdem P7535 cca v km 17,840 – 17, 874.
- Zkrácení za přejezdem směrem do zastávky navrhnout tak, aby nezasahovalo do nebezpečného prostoru přejezdu a jeho ukončení zábradlím. Po zkrácení nástupiště musí být zachována nástupní hrany v minimální délce 90m.
- Dle přípisu SŽ – SSV předmětem stavby není rekonstrukce nástupiště, železničního svršku a spodku mimo přejezd a tudíž Drážním úřadem bude investorem požadované řešení na úpravy nástupiště akceptováno při stávající výšce nástupní hrany a poloměru směrového oblouku v koleji.
- Zřízení bezbariérového přístupu na nástupiště železniční zastávky z úrovně silnice III/44317 – je předmětem stavebního objektu SO 11-50-01 – Přístupová komunikace.
- Zřízení zpevněných ploch pro bezbariérový přístup cestujících na nástupiště z nového přístřešku je řešeno ve stavebním objektu SO 11-72-01 Technologický objekt, zahrnuje i stavbu nového přístřešku pro cestující.

3.9.3 Zrušení nástupiště

Snesení části stávajícího nástupiště bez náhrady je navrženo v km 17, 841 171 – 17,890.

V daném úseku se upraví profil kolejového lože a zemního tělesa do požadovaných parametrů včetně úpravy přilehlého terénu. Na olomoucké straně přejezdu do širé trati se provede plynulý přechod do navazujícího úseku otevřeného kolejového lože rampou ve sklonu 1:12 (8,3%). Na krnovské straně bude provedeno kolejové lože zapuštěné, které naváže na zapuštěné KL

v železniční zastávce. Při odstraňování materiálu z nástupiště nebude znečištěno kolejové lože přilehlé koleje.

Vyzískané nástupištní tvárnice, úložné bloky a nástupištní panely budou předány zástupci investora SŽ, OR Olomouc; značně poškozené a popraskané betonové prvky budou určeny k likvidaci.

Odtěžený násypový materiál ze stávajícího tělesa nástupiště lze využít v rámci této stavby.

Snesení a opětovná montáž nástupiště cca v km 17,890 000 – 17,895 000.

Vybudování objízdné trasy po dobu úplné uzavírky silnice III/44317 v oblasti přejezdu P7535 si vyžádá snesení části nástupiště od nového začátku v km 17,890 000 cca na délce 5m.

Po uvedení přejezdu a silnice III/44317 do provozu, bude objízdná trasa odstraněna. Následně bude zřízeno od km 17,890 000 nástupiště z vyzískaného materiálu s plynulým napojením na linii, výšku nástupní hrany 250mm nad spojnicí temen kolejnicových pasů a konstrukci typu SUDOP navazující na konstrukci stávajícího nástupiště v železniční zastávce.

Orientační systém

Osazení tabule s označením názvu zastávky je navrženo vpravo trati ve směru jízdy, nejméně 100m před novým začátkem nástupiště v km 17,890, stávající tabule bude demontována.

Z důvodu lepší viditelnosti a čitelnosti z vlaku je doporučeno osadit tabule pod úhlem 45°. Požadavky na umístění nápisů na tabulích zastávek včetně technických a grafických požadavků jsou dány TNŽ 73 6390 a Grafickým manuálem jednotného orientačního a informačního systému SŽDC.

4. Postup stavebních prací, požadavky na vyloučení provozu

Realizace stavebního objektu SO 11-11-01 je úzce provázána s budováním ostatních částí stavby. Z důvodu úzké technické provázanosti stavebních objektů SO 11-10-01, SO 11-13-01, SO 11-13-02 a SO 11-50-01 je v této zprávě uveden stavební postup souhrnně včetně požadavků na rozsah výluky.

Stavební a zemní práce jsou provázány s realizací rekonstrukce železničního svršku a spodku včetně přejezdové konstrukce a komunikací, proto jsou v této TZ uvedeny požadavky na vyloučení silniční a drážní dopravy souhrnně. Vlastní návrh postupu výstavby je komplexně zpracován v souhrnných částech DUSP hlavním projektantem stavby.

Stavební práce na rekonstrukci železničního přejezdu v km 17,872 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

□ 21 dní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS

Přípravné práce

před zahájením nepřetržité výluky traťové koleje

- předmontáž kolejových polí
- vytýčení inženýrských sítí,
- přechodné dopravní značení na silnici III/44317
- sejmutí drnu z terénu v místě stavby
- odstranění vzrostlé zeleně
- budování objízdné trasy (ukončeno v bezpečné vzdálenosti od provozované trati)
- demontáž/odstranění přístupové komunikace k zastávce, demontáž/odstranění přístřešku pro cestující a SO 11-78-01 – Demolice strážního domku a přístřešku SO 11-78-02 – Odstranění studny u strážního objektu

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry pro SO 11-10-01, SO 11-11-01, SO 11-13-01, SO 11-13-02 a SO 11-50-01

- odstranění nástupiště pro vybudování objízdné trasy. Snesení nástupiště od km 17,890 směrem do zastávky v délce 8m z důvodu vybudování objízdné trasy
- vybudování objízdné trasy přes vyloučenou kolej (jednopruhová obousměrná komunikace řízená světelnou signalizací)
- odstranění přejezdové konstrukce a odstranění konstrukčních vrstev vozovky, do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku 25m v km 17,861 300 – 17,886 300)
- odstranění nástupiště vpravo u koleje č.1 v délce 49- m bez náhrady od km 17, 841 – 17,890
- snesení nástupiště cca v km 17,890 – 17,895 pro vybudování objízdné trasy
- odstranění stávajícího přístupu na nástupiště
- odstranění podkladních vrstev a zeminy zemní pláň do požadované úrovně v rekonstruovaném úseku 25m - ZKPP
- vybudování odvodnění
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku v km 17,861 300 – 17,886 300
- zřízení koleje E 49 1 na betonových prazcích SB8 v úseku 25m
- podbití koleje ASP včetně výběhů, zřízení bezстыkové koleje
- vybudování pryžové přejezdové/přechodové konstrukce (pozemní komunikace III/44317 + chodník) v km 17,872
- vybudování nové konstrukce vozovky do projektovaných vzdáleností
- vybudování chodníku na krnovské straně stavby do projektovaných vzdáleností
- odstranění provizorní objízdné trasy
- po ukončení stavby bude nástupiště opětovně zřízeno ze stávajícího materiálu od km 17,890
- V km 17,890 opětovně zřízení nástupiště ze stávajícího materiálu
- osazení výstroje trati
- zřízení přístupových komunikací k technologickému objektu/ přístřešku pro cestující

Práce po ukončení výluk traťových kolejí / obnovení provozu na pozemní komunikaci č.III/44317

- dokončení prací na zřízení přístupových komunikací
- demontáže kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora
- konečné úpravy železničního svršku
- uvedení použitých pozemků, ploch a komunikací do původního stavu
- zaměření rekonstruované stavby

Komplexně jsou postupy provádění prací, rozsah prací, požadavky na výluky včetně požadavků na dopravní opatření po dobu provádění prací. Vzhledem k dané lokalitě nelze zajistit objízdnou trasu po stávajících pozemních komunikacích. Stavba si vyžádá vybudování provizorní objízdné trasy na straně železniční zastávky, která bude po dokončení realizace stavby snesena a bude opětovně provedena pokládka stávající demontované části nástupiště v km 17,890. Pro chodce bude zajištěna obchůzná trasa mimo staveniště na straně železniční zastávky.

Délka trvání navržené výluky je uvažována jako maximální, v závislosti na kapacitních a mechanizačních možnostech konkrétního zhotovitele stavby může být příp. zkrácena.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění bude před zavedením zkušebního provozu provedena technickobezpečnostní zkouška, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah. Zhotovitel

stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky. V uvažovaném čase výluk jsou zapracovány časy potřebné pro provedení zkoušek, revizí, přejímací řízení.

Investor Správa železnic, státní organizace, předpokládá realizaci projektované stavby v době provádění souběžně připravovaných staveb Hlubočky – Hrubá Voda – Domašov v termínu 30.9.-13.11. 2023 (plánovaný termín), kdy bude vyloučena traťová kolej po dobu 45dní.

5. Zásahy do zeleně, náhradní rekultivace

Navržená rekonstrukce stavební části přejezdu, přístupových komunikací a objízdné trasy si v zadaném rozsahu a v době zpracování projektové dokumentace zásahy do stávající zeleně v zájmovém území, jedná se o vzrostlý náletový porost a dřeviny. Daná problematika je souhrnně řešena v Souhrnné technické zprávě, příloha B.6. Vliv stavby na životní prostředí.

6. Nakládání s odpady

S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci železničního spodku, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb. a o změně některých dalších zákonů ve znění pozdějších předpisů. Dále zhotovitel musí dodržovat zejména vyhlášku č.383/2001 Sb., o podrobnostech nakládání s odpady, vyhlášky č.384/2001 Sb., vyhlášku č. 294/2005 Sb., vyhlášku č. 93/2016 o Katalogu odpadů a vyhlášku č.94/2016 Sb. o hodnocení nebezpečných vlastností odpadů. Vytěžené zeminy a sypký materiál z tělesa nástupiště budou využity v rámci stavby .Vytěžené zeminy, které nebudou využity v rámci stavby, budou odvezeny na skládku.

Demontovaný materiál z rušeného nástupiště (nástupištní tvárnice a nástupištní desky, ocelové zábradlí) bude uložen v určených prostorách 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.

Sumární přehled odpadů je uveden ve výkazu výměr a v Souhrnné technické zprávě, příloha B.6. Vliv stavby na životní prostředí.

7. Související objekty

Rekonstrukce železničního spodku je součástí rekonstrukce stavební části přejezdu (P7535) v km 17,872 včetně PZS, související provozní soubory a stavební objekty:

PS 11-01-21 – TZZ Hrubá Voda – Hlubočky
PS 11-01-31 – PZS přejezdu P7535 v km 17,872
PS 11-01-32 – Úpravy PZS 7536 v km 18,153
PS 11-02-51 – Přeložky mimodrážních sdělovacích sítí
PS 11-02-71 – Informační zařízení zast. Hrubá Voda

SO 11-10-01 – Železniční svršek v km 17,872
SO 11-13-01 – Přejezdová konstrukce v km 17,872
SO 11-13-02 – Přejezdová konstrukce v km 17,872 – objízdná trasa
SO 11-50-01 – Přístupová komunikace
SO 11-72-01 – Technologický objekt
SO 11-72-01.04 – Elektroinstalace a hromosvod
SO 11-78-01 – Demolice strážního domku a přístřešku
SO 11-78-02 – Odstranění studny u strážního objektu
SO 11-86-01 – Elektrická přípojka PZZ a úprava osvětlení nástupiště

8. Přehled použitých výjimek

Technické řešení konstrukce železničního spodku, které je navrženo v DUSP, nevyžaduje udělení výjimky z platných předpisů a norem.

9. Porovnání s předchozím stupněm dokumentace

Projektová dokumentace stavby je zadána investorem ve stupni DUSP.

Navržené řešení SO 11-10-01 v DUSP respektuje zadání investora z hlediska požadavků a rozsahu stavby, které bylo projednané na jednání dne 20.4.2021, na místním šetření dne 29.4.2021 včetně následných mailových a telefonických konzultací.

10. Soupis použitých norem, předpisů, vzorových listů

Při provádění stavebních prací budou dodrženy:

Obecně závazné předpisy a normy v platném znění, které se na tuto stavbu vztahují, zejména:

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách

Vyhláška č.177/1995 Sb. - stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších právních předpisů

Vyhláška č.173/1995 Sb. Dopravní řád drah

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)

Zákon č.13/1997 Sb., o pozemních komunikacích ve znění pozdějších právních předpisů

Zákon č. 17/1992 Sb., o životním prostředí.

Zákon č.201/2012 Sb., o ochraně ovzduší

Zákon č. 185/2001 Sb., o odpadech včetně prováděcích předpisů

Zákon č.254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon), ve znění pozdějších právních předpisů

Zákon 258/2000 Sb. o ochraně veřejného zdraví včetně prováděcích předpisů

Zákon č.22/1997 Sb. o technických požadavcích na výrobky

Vyhláška č.395/1992 Sb., Ministerstva životního prostředí, kterou se provádějí některá ustanovení zákona ČNR č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny

Vyhláška č.294/2005 Sb., o podmínkách ukládání odpadů na skládky a jejich využívání na povrchu terénu

Zákon č.455/1991 Sb. O živnostenském podnikání

Zákon č. 360/1992 Sb. o výkonu povolání AA , AI a AT

Zákon č. 134/2016 Sb. o zadávání veřejných zakázek

Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

Předpisy SŽ, zejména:

SŽDC S3 Železniční svršek

SŽ S3/1 Předpis pro práce na železničním svršku

SŽDC S3/2 Bezstyková kolej

SŽDC S3/5 Předpis pro svařování součástí železničního svršku v traťovém hospodářství

SŽ S4 Železniční spodek

SŽDC D1 Dopravní a návětní předpis

SŽ Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci

TKP staveb státních drah ze dne 18.10.2000 v aktuálním znění v době realizace stavby

OTP č.j. S 34 433/2014-O13 ze dne 28.8.2014 – Výrobky pro odvodnění železničních tratí a stanic.

OTP č.j.S 54 316/2014-O13 ze dne 20.1.2015– Geosyntetické materiály v tělese železničního spodku.

OTP č.j. 59110/2004- O13 ve znění změny 1 č.j. 23 155/06-OP ze dne 31.7.2006 – Kamenivo pro kolejové lože železničních drah
OTP č.j. 25 640/06 -OP ze dne 10.8.2006 – Štěrkopísek, štěrkodrt' a recyklovaná štěrkodrt' pro konstrukční vrstvy tělesa ŽS
SR 2/1 (S) – Postup prací a jejich přejímek při směrové a výškové úpravě kolejí a výhybek, včetně příloh
vzorové listy, směrnice a opatření SŽ a ČD

Technické normy – ČSN, ČSN ISO, ČSN EN, TNŽ , zejména:

ČSN 73 6301 Projektování železničních drah

ČSN 73 6320 Průjezdny průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu

ČSN 73 6360-1 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 1: Projektování

ČSN 73 6360-2 Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha - Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba

ČSN 73 6380 Železniční přejezdy a přechody

ČSN EN 13450 Kamenivo pro kolejové lože

ČSN 72 1006 Kontrola zhutnění zemin a sypanin

TNŽ 01 3468 Výkresy železničních tratí a stanic

TVŽ 73 6390 Nápis názvů železničních stanic a zastávek

TNŽ 73 6949 Odvodnění železničních tratí a stanic

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

11. Péče o bezpečnost práce a technických zařízení

Při provádění stavby je nutno dodržovat předpisy týkající se bezpečnosti práce, zejména § 103 zákona č.262/2006 Sb, ustanovení §3 zákona 309/2006 Sb., nařízení vlády č.591/2006 Sb. o požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví na staveništích, nařízení vlády č. 362/2005 Sb., o bližších požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na pracovištích s nebezpečím pádu z výšky nebo do hloubky a nařízení vlády č.361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci.

Obvod stavby musí být řádně vyznačen, nebezpečná místa staveniště se podle potřeby zabezpečí nebo označí výstražnými nápisy a zajistí proti přístupu nepovolaných osob.

Pro bezpečnost a ochranu osob na staveništi, pro ochranu zdraví při práci na železnici je třeba dodržovat předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci SŽ Bp1 v platném znění. Při provádění stavebních prací za výluky je nezbytné dodržovat všechny podmínky předepsané rozkazem o výluce (ROV) a pokyny OZOV.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech veřejných sítí technického vybavení, kabelových vedení a zařízení ve správě Správy železnic. Je nutno dodržet vyjádření správců a majitelů inženýrských sítí, které stanoví podmínky pro fyzické vytýčení sítí, podmínky pro provádění zemních prací a stavební činnosti v blízkosti vyznačené trasy podzemních vedení a zařízení, v blízkosti nadzemního vedení. V ochranném pásmu stavbou dotčených sítí musí být prováděny zemní práce ručně bez použití strojní mechanizace.

Před zahájením stavebních prací je nutno zajistit u příslušných správců přesné vytýčení všech inženýrských sítí a zařízení v obvodu staveniště.

12. Přehled vlastníků, správců majetku

Vlastníkem dlouhodobého majetku, na kterém bude v rámci stavby provedena rekonstrukce je investor Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1.

Správu majetku zajišťuje organizační jednotka investora Správa železnic, Oblastní ředitelství Olomouc, Správa tratí Olomouc, Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc.

Související stavby, které navazují na připravovanou rekonstrukci PZS a přejezdu (P7535):

Silnice III/44317 - vlastníkem majetku, na kterém bude v rámci stavby SO 11-13-01 provedeno napojení, je Olomoucký kraj, Jeremenkova 40a, 779 00 Olomouc.

Správu majetku zajišťuje Správa silnic Olomouckého kraje p.o., Středisko údržby Olomouc, Lipenská 120, 779 00 Olomouc

13. Seznam použitých pojmů, značek a zkratek

SŽ	Správa železnic, státní organizace
ČD	České dráhy, akciová společnost
GŘ	Generální ředitelství
OTH	Odbor traťového hospodářství
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České republiky
SSV	Stavební správa východ
OŘ	Oblastní ředitelství
OJ	Organizační jednotka
DP	Detašované pracoviště
ČSN	Česká norma
TNŽ	Technická norma železnic
TKP	Technické kvalitativní podmínky
OTP	Obecné technické podmínky
ZTKP	Zvláštní technické kvalitativní podmínky
TPD	Technické podmínky dodací
GPK	Geometrické parametry koleje
ASP	Automatická strojní podbíječka
LIS	Lepený izolovaný styk
PPK	Prostorová poloha koleje
ŽBP	Železniční bodové pole
Bpv	Balt po vyrovnání
TBZ	Technicko-bezpečnostní zkouška
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
TÚ	Traťový úsek
DÚ	Definiční úsek
OZOV	Odpovědný zástupce objednatele výluky
PZS	Přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
PS	Provozní soubor
SO	Stavební objekt
TZ	Technická zpráva
k.ú.	Katastrální území
KM	Katastrální mapa
IČ	Identifikační číslo
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DUR	Dokumentace pro územní řízení

DUSP	Dokumentace pro vydání společného povolení
PD	Projektová dokumentace
GP	Geotechnický průzkum
ZV	Začátek výhybky
tv.	Tvar
NK	niveleta koleje
ŽP	Životní prostředí
IZS	Integrovaný záchranný systém
BK	Bezстыková kolej
OLK	Olomoucký kraj
SSOLK	Správa silnic Olomouckého kraje

14. Závěr

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy Správy železnic (SŽDC), předpisy ČD, OTP, TKP, ZTKP a ve shodě s technologickými předpisy schválenými investorem nebo jeho stavebním dozorem.

Dle zákona o drahách č. 266/1994 Sb. v platném znění budou před zavedením zkušebního provozu provedeny technickobezpečnostní zkoušky, rozsah a podmínky stanoví dle charakteru stavby prováděcí vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se provádí stavební a technický řád drah (hlava třetí). Zhotovitel stavby zajistí na svůj náklad provedení prohlídek a měření, které jsou podmínkou pro zahájení technickobezpečnostní zkoušky.

V Oseku nad Bečvou, srpen 2021

Ing. Drahomíra Smolíková