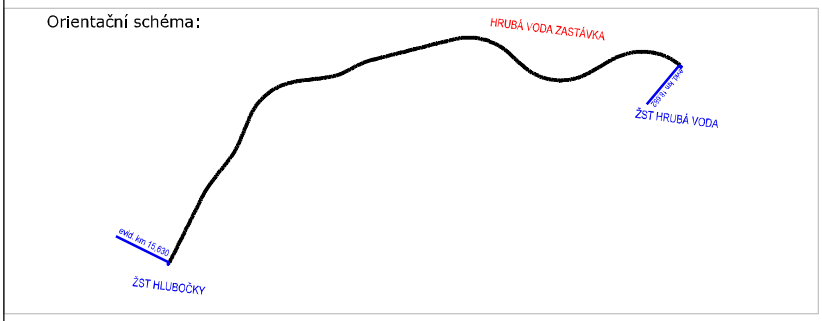
Orientační schéma:



Razítko oprávněné osoby:

Podpis: Datum:

Revize:	Datum:	Popis:	Kontroloval:
000	08.11.2021	Definitivní odevzdání dokumentace	Ing. Petr Szabo

Stavebník/Investor:	**Správa železnic, státní organizace**
Adresa:	Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Zástupce investora:	Stavební správa východ
Adresa:	Nerudova 773/1, 779 00 Olomouc

Zhotovitel stavby:	**SB projekt s.r.o.**
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín
Kontakt:	T: [+420 725 528 626] E: [info@sbprojekt.cz]
Zhotovitel objektu:	**SB projekt s.r.o.**
Adresa:	Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín
Kontakt:	T: [+420 725 528 626] E: [info@sbprojekt.cz]

Hlavní projektant (HIP):	Specialista:	Odpovědný projektant:	Zpracovatel:
Stanislav Brhel	Ing. Petr Szabo	Stanislav Brhel	Stanislav Brhel

Název stavby/akce:	**Rekonstrukce TZZ Hlubočky - Hrubá Voda včetně PZS a přejezdu (P7535) v km 17,872 trati Olomouc - Opava**	Označení (S-kód): S622000187 Označení zhotovitele: 2003194-01
Název části:	Souhrnná technická zpráva	Označení části: **B.**
Název objektu:		Označení objektu/komplexu:
Název přílohy: Název dílčí části přílohy:		Číslo přílohy: Paré:

Kraj:	Katastrální území:	TUDU:
Olomoucký	Hrubá Voda (648591) Hlubočky (639524)	2191 26

Stupeň dokumentace:	Datum zpracování:	Formáty:	Měřítko:
DUSP	08/2021	A4	-

S-kód:	Stupeň dokumentace:	Část:	Objekt:	Podobjekt:	Příloha:	Revize:
S622000187	DUSP	B				000

[Prostor pro další informace]

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

B. 1 Popis území stavby
B. 2 Celkový popis stavby
B. 3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu
B. 4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie
B. 5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav
B. 6 Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana
B. 7 Ochrana obyvatelstva
B. 8 Zásady organizace výstavby
B. 9 Celkové vodohospodářské řešení

Seznam použitých zkratek

Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
ČD	České dráhy a.s.
ČD GŘ	České dráhy a.s., Generální ředitelství
PN	počítače náprav
PS	provozní soubory
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
TO	technologický objekt
SO	stavební objekty
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
VB	výpravní budova
Žst., ŽST.	železniční stanice
ZPF	zemědělský půdní fond
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
DK	dopravní kancelář

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku – stavba se nachází na jednokolejné železniční trati č. 310 (dle knižního jízdního řádu) Olomouce - Opava v traťovém úseku Hrubá Voda - Hlubočky. Železniční trať je jednokolejná neelektrizovaná.

Kategorie dráhy:	celostátní
Číslo trati:	310 Olomouc – Opava
Traťový úsek:	Hrubá Voda - Hlubočky
Traťová rychlost:	75 km/h
Zábrzdná vzdálenost:	700 m
Trakce:	nezávislá
Organizování a řízení drážní dopravy:	SŽDC D1
Délka nejdelší soupravy drážních vozidel:	497 m
Provoz:	obousměrný

Stavba bude realizována na pozemcích investora stavby Správy železnic, státní organizace:

- Česká republika/Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
p.č. 1182
p.č. 1174/8
p.č. 1179
p.č. 2914

dále na pozemku Olomouckého kraje, Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace:
p.č. 1203/1
p.č. 1202

dále na pozemku Obce Hlubočky:
p.č. 614
p.č. 634/1

dále na pozemku v soukromém vlastnictví HICKSON s.r.o., Pod Sedličkami 326, 25268 Středokluky
p.č. 1177

Stavební pozemky v majetku Správy železnic s.o. a ČD a.s. jsou ve stávajícím stavu využívány k provozování drážní dopravy a nachází se na nich těleso dráhy.

b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací –
projektová dokumentace stavby je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování projektové dokumentace stavby. Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Hlubočky.

Územní plán obce Hlubočky, Opatření obecné povahy č. 01/2021 a Soubor změn č.1 Územního plánu Hlubočky 08/2016. Pořizovatel: Obecní úřad Hlubočky.
Územní plán je uložen na webových stránkách obce Hlubočky.

Navrhovaný záměr se dle ÚP obce Hlubočky nachází z hlediska využití v těchto plochách.
Navrhovaná stavba je stavbou technické infrastruktury a je v souladu s přípustným využitím ploch.

DZ - plochy drážní infrastruktury, železniční doprava

Hlavní využití:
- plochy drážní dopravy jsou vymezeny jako plochy s negativními vlivy na okolí, jejichž účelem je zejména zajištění dopravní přístupnosti obce

Přípustné využití:
- stavby, zařízení a pozemky dráhy včetně náspů, zářezů, opěrných zdí, mostů, kolejišť a doprovodné zeleně
- stavby a zařízení pro drážní dopravu, například stanice, zastávky, nástupiště, provozní a správní budovy, depa, vozovny, opravny, překladiště, apod.
- stavby a zařízení související dopravní a technické infrastruktury

podmínečně přípustné využití
- vestavěné byty pracovníků železnice

Nepřípustné využití:
- objekty a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním a přípustným využitím

Stavbou dotčené pozemky
p.č. 1182

p.č. 1174/8
p.č. 1179
p.č. 2914
p.č. 1177

DS - Plochy silniční infrastruktury

Hlavní využití:
- plochy zajišťující dopravní obsluhu v území včetně zajištění ploch pro uspokojení nároků statické dopravy vyvolaných objekty zejména v obytného území obce.

Přípustné využití:
- stavby silniční dopravy - těleso silnice včetně vymezené okolní plochy
- objekty a zařízení související dopravní a technické infrastruktury podzemní,
- prvky drobné architektury, prvky osvětlení, lavičky atd.,
- cyklostezky
- plochy a objekty statické dopravy
- objekt hlídací služby parkovišť, max. zast. plocha do 25m2
- objekty krytých zastávek hromadné dopravy
- objekty turistických přístřešků
- objekty a zařízení sociálního vybavení (např.WC, sprchový box)
- lehké kryté přístřešky pro nádoby na tříděný odpad
- podzemní stavby a zařízení (podchody, podjezdy, garáže)
- objekty a zařízení související technické infrastruktury podzemní,
- ÚSES, liniová zeleň

Nepřípustné využití:
- objekty a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním a přípustným využitím

- ÚSES, liniová zeleň“.

Stavbou dotčené pozemky
p.č. 1203/1
p.č. 1202

PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ, LESNÍ, PŘÍRODNÍ

ZP – Plochy zeleně, zeleň přírodního charakteru

Hlavní využití:
– Plochy veřejných prostranství charakteru přírodní zeleně jsou vymezeny zejména jako doprovodné plochy kolem vodotečí a komunikací, tvoří přechod mezi plochami zastavěného území a krajiny
Přípustné využití:
– zatravnění, nízká, střední i vysoká zeleň liniová i plošná – revitalizace vodních toků – ÚSES – výjimečně stavby a zařízení související dopravní a technické infrastruktury, které nesnižují kvalitu prostředí a jsou slučitelné s využíváním plochy podmínečně přípustné využití – prvky drobné architektury, nízké zídky k sezení, lavičky, odpadkové koše
Nepřípustné využití:
– oplocení, objekty a činnosti neuvedené a nesouvisející s hlavním a přípustným využitím

Stavbou dotčené pozemky
p.č. 634/1
p.č. 614

c) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky* - v době zpracování dokumentace nebyly známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem. Technická řešení stavby „Rekonstrukce TZZ Hlubočky – Hrubá Voda včetně PZS a přejezdu (P7535) v km 17,872 trati Olomouc - Opava“ jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních. Navržené doplnění venkovní části zabezpečovacího zařízení je v souladu se zadáním investora.

d) *Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika* - geodetické zaměření pro dokumentaci provedla zeměměřičská kancelář GEOMETRA KYJOV. Bylo provedeno podrobné zaměření stávajícího drážního tělesa, včetně objektů. Byl proveden geotechnický průzkum tělesa dráhy, hydrogeologický a geomorfologický průzkum nebyl proveden.

e) *Výčet a závěry provedených průzkumů a měření* – charakter stavby si vzhledem k rekonstrukci tělesa železničního spodku přejezdu vyžaduje provedení geotechnického průzkumu pražcového podloží. Závěry tohoto průzkumu jsou zapracovány v návrhu technického řešení rekonstrukce železničního spodku.

f) *Ochrana území podle jiných právních předpisů* – lokalita záměru leží v místě regionálního biokoridoru Vrabl-Hrubá Voda a nadregionálního biokoridoru č. 36. Na řešeném území se nenachází lokální biokoridor ani biocentrum.

g) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území – Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území – záměr se nenachází v záplavovém území. Záplavové území Q_{100} vodního toku Bystřice se nachází cca 25 m od řešeného přejezdu. Záměr se nenachází v poddolovaném území.

h) *Vliv stavby na okolní stavby a pozemky* - Stavba si žádá zábory pozemků ZPF. Na plochy dočasného záboru ZPF s délkou trvání do 1 roku (včetně doby potřebné na uvedení dotčené zemědělské půdy do původního stavu) se nevztahuje řízení podle ust. § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, o udělení závazného stanoviska – souhlasu k odnětí zemědělské půdy ze ZPF (viz § 9 odst. 2 písm. d). Termín zahájení nezemědělského využívání zemědělské půdy musí být nejméně 15 dní předem písemně oznámen orgánu ochrany zemědělského půdního fondu. V případě, že by v rámci stavby vznikly požadavky na trvalý zábor pozemků ZPF, je nutné ve věci zažádat o závazné stanovisko – souhlas podle § 9 zákona č. 334/1992 Sb., o ochraně ZPF, ve znění pozdějších předpisů, s trvalým odnětím zemědělské půdy ze ZPF. Orgánem státní správy příslušným k posouzení záměru a vydání závazného stanoviska, by byl v daném případě ORP Olomouc (dotčení zemědělské půdy do 1 ha).

i) *Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin* - v souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře. Ty dřeviny, které bude možno zachovat (nebudou v kolizi s realizací stavby včetně přístupu ke stavbě), budou na stanovišti chráněny po dobu realizace projektu opatřeními dle normy ČSN 83 9061 a Arboristickými standardy A01 002 Ochrana dřevin při stavební činnosti. Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m2 je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody, v tomto případě obce Hlubočky. V souvislosti s realizací stavebního záměru bude provedena demolice budovy bývalého strážního domku a v místě výstavby nového technologického objektu bude provedeno kácení náletových dřevin.

j) *Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa* – bez požadavků.

k) *Územně technické podmínky* - napojení na stávající technické vybavení území zůstane beze změny. V rámci stavby bude nutné provádět přeložky sítí stávající technické infrastruktury.

l) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umisťuje* –

parc.č.	vlastník	právo hospodaření s majetkem státu	využití pozemku druh pozemku	umístění nového zařízení, činnost na dotčeném pozemku
p.č. 1182	Česká republika	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha ostatní plocha	Umístění přejezdníků a upozorňovadel
p.č. 1179	Česká republika	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	zastavěná plocha a nádvoří	Demolice budovy strážního domku
p.č. 1174/8	Česká republika	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	dráha ostatní plocha	Umístění TO, PZS, rekonstrukce přejezdu stavební část, přístupová komunikace, sdělovací zařízení a osvětlení zastávky, přípojka nn
p.č. 1203/1 p.č. 1202	Česká republika	Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc	ostatní plocha (silnice)	Rekonstrukce přejezdu stavební část, umístění výstražníku „A“
p.č. 614	Obec Hlubočky	Obec Hlubočky, Olomoucká 17, 78361 Hlubočky	orná půda	Překládka inženýrských sítí Přístupová komunikace
p.č. 634/1	Obec Hlubočky	Obec Hlubočky, Olomoucká 17, 78361 Hlubočky	orná půda	Překládka inženýrských sítí
p.č. 2914	Česká republika	Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1	zastavěná plocha	Vstup do releové místnosti v budově DK
p.č. 1177	HICKSON s.r.o., Pod Sedličkami 326, 25268 Středokluky		zastavěná plocha (nádvoří)	Vstup do místnosti dopravní kanceláře v budově

m) *Seznam pozemků podle katastru nemovitosti, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo* - realizovanou stavbou nevzniknou žádná nová ochranná pásma.

Věcné a časové vazby stavby – stavba je koordinována se souběžně připravovanými stavbami.

„Zajištění skalních masivů na trati Hlubočky – Hrubá Voda – Domašov nad Bystřicí (investor: Správa železnic, státní organizace; projektant: PRODIN a.s., předpoklad realizace podzim 2023)“.

„Doplnění závor na PZS (P7524) v km 5,605 trati Olomouc – Opava (investor: Správa železnic, státní organizace; předpoklad realizace léto/podzim 2023“.

„Doplnění závor na PZS (P7541) v km 32,212 trati Olomouc – Opava (investor: Správa železnic, státní organizace; předpoklad realizace léto/podzim 2022“.

B.2 Celkový popis stavby

B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby – jedná se o úpravu a rekonstrukci prostředků stávající dopravní infrastruktury.

Účel užívání stavby - současný účel ani užívání stavby předložený projekt nemění. Cílem a účelem stavby je zlepšení dopravní situace.

b) *Trvalá nebo dočasná stavba* – jedná se o trvalou stavbu.

c) *Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby* – dopravní řešení provozu železniční dopravy se stavbou nemění. Stavbou dojde ke zlepšení podmínek pro provozování drážní dopravy. Traťová rychlost zůstává stávající (75 km/h).

Navrhované kapacity stavby:

Technologický objekt (TO) s přístřeškem pro cestující	1 ks
Výstražníky	5 ks
Přejezdníky a upozorňovadla	2 ks
VTO	1 ks
Společná přístrojová skříň	1 ks
Elektrická přípojka, osvětlení nástupiště	1 ks
Informační tabule pro cestující, rozhlas	1 ks
Demolice budovy bývalého strážního domku, zrušení studny	1 ks
Přístupová komunikace, úprava nástupiště	1 ks

d) *Informace o vydaných rozhodnutí o povolení výjimky z technických požadavků* – V době zpracování dokumentace nejsou známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem.

e) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů* – Požadavky dotčených orgánů, vlastníků a správců veřejné dopravní a technické infrastruktury a dalších účastníků řízení k dokumentaci pro územní řízení, jsou projektem řešeny a respektovány v jednotlivých provozních souborech a stavebních objektech dokumentace.

Výpis křížení inženýrských sítí a osy koleje v části dotčené rekonstrukcí přejezdu

- km 17,840 křížení osy dráhy s kabelem společnosti CETIN a.s.
- km 17,856 křížení osy dráhy s podzemním vedením NN
- km 17,859 křížení osy dráhy s nadzemním vedením společnosti Praslavice.Net
- km 17,901 křížení osy dráhy s podzemním vedením SŽ s.o. ve správě SSZT OŘ Olomouc a ČD Telematika a.s.

Před zahájením zemních prací boudou řádně vytyčeny všechny podzemní inženýrské sítě dotčené stavbou.

f) *Ochrana stavby podle jiných právních předpisů* - stavba jako celek není pod zvláštní ochranou (kulturní památka, vojenský objekt, ochrana obyvatelstva atd.).

g) *Základní bilance stavby* –

Plocha řešeného území

zpevněné plochy - prostor umístění nového TO cca 36 m^2

- kabelová trasa 375 m

h) *Základní předpoklady výstavby* – realizace v průběhu roku 2023
i) *Základní požadavky na předčasné užívání staveb* – nepředpokládá se
j) *Orientační náklady stavby* – Předpokládaný cin. 30 000 000 kč

B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavbou nebude nijak dotčen ani narušen urbanistický a architektonický ráz oblasti. Kolejiště zůstane ve stejné ose jako tomu bylo doposud.

B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

a) *Popis celkové koncepce stavebně technického a technologického řešení –*

TECHNOLOGICKÁ ČÁST

PS 11-01-21 TZZ Hrubá Voda - Hlubočky

V rámci tohoto PS bude vybudováno nové traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) 3. kategorie dle SŽ (ČD) TNŽ 34 2620 v traťovém úseku Hrubá Voda – Hlubočky automatické hradlo bez oddílových návěstidel. Všechny venkovní prvky TZZ budou umístěny tak, aby vyhovovaly technickým specifikacím interoperability. V rámci předchozích staveb je celý mezistaniční úsek pokryt počítači náprav po stávající kabelizaci, která bude v prostoru rekonstrukce PZS na zastávce Hrubá Voda nahrazena novou. Vazební kabelizace bude použita stávající položená v předchozích stavbách.
Vnitřní výstroj TZZ bude umístěna v přilehlých stanicích Hrubá Voda a Hlubočky (stávající RM) a napájena z rozvodů těchto SZZ.

V ŽST Hrubá Voda a Hlubočky bude stávající kontrola a ovládání TZZ upraveno a doplněno o ovládání vlečky č. 6216 Kamenolom na ovládacím stole v DK.
V km 0,112 se nachází železniční vlečka č. 6216 ZAPA beton a.s. Hrubá Voda. Obsluha vlečky je ve stávajícím stavu povolována předáním závislostního klíče výpravčím ŽST Hlubočky obsluze EMZ uvedené vlečky. V době předání obsluhy vlečky je v ŽST Hrubá Voda znemožněno postavení odjezdu do mezistaničního úseku.
Nově bude vlečka č. 6216 ZAPA beton a.s. Hrubá Voda obsluhována s možností uzavření manipulačního vlaku na vlečce a s možností oboustranného vjezdu a odjezdu manipulačního vlaku z vlečky.
Pro potřebu krytí přejezdů při odjezdu z vlečky do ŽST Hrubá Voda bude instalována dvojice přejezdníků X168 a OX 174. X168 bude osazen na zábrzdnou vzdálenost před přejezdem P7534 v km 17,496 a napájen z rozvodu TZZ v ŽST Hlubočky. OX 174 bude osazen před přejezdem P7534 v km 17,496 a bude napájen z RD tohoto PZS.

PS 11-01-31 PZS přejezdu P7535 v km 17,872

Koncepce řešení

Přejezdové zabezpečovací zařízení PZZ se navrhuje vybudovat reléového typu s elektronickými doplňky. Kolejové úseky budou tvořeny stávajícími úseky počítače náprav, pro anulaci budou použity směrové výstupy s překrytím kolejových úseků na železničním přejezdu. Ovládání bude automatické, jízdou železničních vozidel. Rychlost železničních vozidel přes přejezd počítána pro 70 km/hod. Kategorie přejezdového zabezpečovacího zařízení: **PZS 3ZBI.** Technologie PZZ bude umístěna do nového technologického objektu (TO) stavebně spojeného s přístřeškem pro cestující. Půdorysná plocha TO je cca 3,6 x 10 m. Vazební kabelizace bude použita stávající zbudovaná v předchozích stavbách, bude provedeno její oboustranné zatažení do budovy nového TO a v místě stavební rekonstrukce železničního spodku přejezdu budou v případě požadavku projektanta provedeny nezbytné překládky. Nově bude realizována pouze kabelizace pro výstražníky, pohony a PN v blízkosti PZS.
Přejezd bude v rámci této stavby stavebně rekonstruován a bude nově zabezpečen v souladu s platným vydaným Rozhodnutím DÚ o změně stavu a způsobu zabezpečení přejezdového zabezpečovacího zařízení.

Světelná výstraha PZS

Křížení se nově navrhuje zabezpečit dle ČSN 73 6380 a ČSN 34 2650 ed.2 pěti výstražníky „A, B1-B2, C, D“. Výstražníky budou umístěny na čtyřech stožárech A, B, C, D. Stožáry A a D budou doplněny o celé závory přehrazující silniční komunikaci a stožáry B a C budou doplněny o celé závory přehrazující silniční komunikaci přilehlý chodník. Výstražníky budou osazeny výstražnými kříží A32 a se žlutým retroreflexním orámováním.

Ve směru jízdy od Hluboček do Hrubé Vody bude po pravé straně silnice umístěn sloup výstražníku „A“, který bude nasměrován na státní silnici III. třídy č. 44317. Ve směru jízdy od Hluboček do Hrubé Vody bude po levé straně

silnice a přilehlého chodníku umístěn sloup výstražníku „C“, který bude nasměrován na chodník a státní silnici III. třídy č. 44317.Ve směru jízdy od Hrubé Vody do Hluboček bude po pravé straně silnice umístěn sloup výstražníku „B1,B2“, výstražník „B1“ bude nasměrován na státní silnici III. třídy č. 44317 a výstražník „B2“ bude nasměrován na silnici přilehlý chodník. Po levé straně silnice sloup výstražníku s jedním výstražníkem „D“, který bude nasměrován na státní silnici III. třídy č. 44317.

Zvuková výstraha, přejezd v nezastavené části aglomerace (zvuková sign. pro nevidomé bude realizována).
Zvuková výstraha PZS s více násobnou zvukovou regulací hlasitosti (např. ZV 02) umístěna ve výstražníku „A; B1,C a D“. Doplňková zvuková výstraha pro nevidomé, na vrchol stožáru B1 bude umístěn radiový přijímač PBN-1, měřící protokol přiložen (SONS). Reproduktorové výstupy zakončeny do výstražníku B2,C. Dálkově ovládané informační zařízení pro nevidomé a slabozraké dle vyhlášky ministerstva dopravy č. 577/2004 Sb., kterou se mění vyhláška ministerstva dopravy č. 177/1995 Sb.
Mechanická výstraha, celé závory, přehrazující samostatně silniční komunikaci a samostatně chodník
Bude tvořena čtyřmi závorovými břevny s kontrolou celistvosti o délce:
„A - 8 m; D – 7,5m, C - 4,25 m; B – 4,25 m“.
Závory „C a B“ budou doplněny doplňkem břevna ZSH (zábrana slepecké hole) dle vyhlášky č.398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (v místech, kde závora přehrazuje komunikaci pro pěší, bude na závorovém břevnu umístěno ZSH „zábrana slepecké hole“ při sklopené poloze ve výši 0,1m až 0,25 m – „plůtek“).
Světelné skříně (5ks) budou osazeny dopravní značkou A32a „Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný s retroreflexním podkladem.
Pro základní napájení bude zřízena nová NN přípojka 3NPE~50Hz 400V/TN-C jako součást SO 11-86-01 dokumentace této stavby o celkovém příkonu elektrické energie pro PZS je 4kVA. Jako náhradní zdroj se navrhují alkalické bezúdržbová baterie dobíjené 3 fázovým dobíječem dle ČSN 34 2650 čl. 5. 3. 11 o dostatečné kapacitě - 50A, pro provoz zařízení včetně dobíjení baterie. Baterie o celkové kapacitě 300Ah, bude uložena na bateriové polici. Při ztrátě napájení NN je zařízení PZS plynule napájeno z baterie po dobu **8 hodin.**
Na TO bude zřízena venkovní přívodka 3P+PE/32A, 415V 6h, IP44 pro připojení mobilního náhradního zdroje.

PS 11-01-32 Úpravy PZS P7536 v km 18,153

V rámci tohoto PS bude provedeno zrušení stávajícího RD PZS P7536 v km 18,153 včetně vnitřní technologie PZS P7536. Stávající výstražníky tohoto PZS budou nově zapojeny z TO na zastávce Hrubá Voda. Technologie PZS bude nově reléového typu s elektronickými doplňky. Zabezpečení tohoto PZS v jeho venkovní části se stavbou nemění. V místě rušeného RD bude nově osazena společná přístrojová skříň jejíž součástí bude VTO a SMO a dále skříň kabelového rozvaděče v plastovém provedení pro potřebu propojení vazební kabelizace.

Stojan s výstrojí počítače náprav bude z rušeného RD PZS P7536 demontován a přenesen do nového TO na zastávce Hrubá Voda.

PS 11-02-71 Informační zařízení zast. Hrubá Voda

Popis stáv. stavu: Na zastávce Hrubá Voda zastávka je rozhlas, který je řešený jako jedna rozhlasová větev rozhlasové ústředny ŽST Hrubá Voda.
V rámci tohoto PS je požadováno: Na zastávce Hrubá Voda pokládka chráničky k novému technologickému objektu s přístřeškem pro cestující pro přípravu na audiovizuální informační zařízení (rozhlas, odjezdová tabule) a na konce nástupiště pro budoucí kamerový systém.
Bude položena chránička pro budoucí napájecí a sdělovací kabel odjezdové tabule. Budou položeny HDPE trubky zelené barvy + chráničky pro napájecí kabely KS na konce nástupiště pro budoucí připojení kamer k hlídání nástupištní hrany. Dále bude provedena příprava pro KS pro dohled přejezdu: položeny dvě HDPE trubky a dvě chráničky ze sdělovací místnosti k místům nových výstražníků (C a D).
Rozhlasové zařízení na zastávce, je v současné době provozováno jako jedna reproduktorová větev z RU v žst. Hrubá Voda. Vzhledem k délce nástupiště zastávky Hrubá Voda a možné budoucí potřebě ozvučení celého nástupiště bylo dohodnuto zapojení nové RU přímo na zastávce Hrubá Voda a přepojení RU po TK, toto řešení vyvolá nutnou úpravu rozhlasu v žst. Hrubá voda, kde bude potřeba instalovat do stávajícího TO nový RACK, kam bude umístěn nový přepojovač rozhlasových ústředen a rozhlasová ústředna, dále pak tato změna vyvolá nutnou úpravu ovládání ústředen v DK žst. Hrubá voda, kde bude doplněn nový ovládací pult.

Dále bude v trase stávající modré HDPE zřízena kabelová komora, od ní bude položena nová HDPE trubka pro budoucí výpich optického kabelu do nové sdělovací místnosti zast. Hrubá Voda. TK bude nově ukončen v celém profilu ve sdělovací skříni.

PS 11-02-51 Přeložky mimodrážních sdělovacích sítí

Tento PS řeší nutnou přeložku závěsného optického vedení soukromé společnosti Praslavice.Net. Přeložka bude zřízena zejména kvůli nutnosti vybudování objízdné trasy „bypassu“ v přímé blízkosti PZS. Přeložka bude provedena prostřednictvím zemního výkopu délky cca. 145m (HDPE trubka + zafouknutí OK , 2x optospojka).

STAVEBNÍ ČÁST

SO 11-10-01 Železniční svršek v km 17,872

Stavební objekt zahrnuje rekonstrukci železničního svršku v délce 25 m.
Bude použita soustava kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích SB8, upevnění „K“. V úseku rekonstrukce je navrženo nové kolejové lože v tl. 0,35 m. V navazujících úsecích nezbytné směrové a výškové úpravy koleje včetně výběhů (podbití ASP) bude provedeno doplnění kolejového štěrku do požadovaného profilu. Kolej bezstyková.
Dle požadavku investora má navržené směrové a výškové řešení respektovat Projekt osy koleje (podklad SŽG Olomouc). Ve směrovém oblouku R=268m je převýšení koleje D=88m; vzhledem k umístění přejezdu v přechodnici tohoto oblouku je navrženo snížení převýšení na D=80mm (dle geodetického zaměření tomu odpovídá i stávající stav).

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

Sanační práce tělesa železničního spodku v úseku 25 m zahrnují vybudování podpovrchového odvodňovacího systému a vybudování nové zesílené konstrukce pražcového podloží.
V místě přejezdu bude navržena dle výsledku geotechnického průzkumu konstrukce pražcového podloží.
Zesílená konstrukce pražcového podloží bude provedena pod přejezdem a v přechodových oblastech.
- štěrk frakce 32/63 350 mm
- minerální směs 0/32mm min. 200 mm
- zemní pláň - skalní podloží

Skladba zesílené konstrukce pražcového podloží je navržena s ohledem na prostředí zemní pláně, které je tvořeno skalním podložím, resp. balvanitými zeminami (rovnaninou). Délka přechodové oblasti ZKPP je navržena v délce 5,0 m.
Odvodnění zemní pláně v jednostranném sklonu je řešeno novým podélným trativodem, který je vyústěn na terén. Vzhledem ke skalnímu podloží bude navržena hloubka trativodu min. 0,150m.

SO 11-13-01 Přejezdová konstrukce v km 17,872

Stavební objekt zahrnuje rekonstrukci přejezdové konstrukce, která převádí silnici a nově i jednostranný chodník. Nová přejezdová konstrukce je navržena jako pryžová se závěrnou zídkou tvaru T. Přejezd převádí pozemní komunikaci šířky 5,5 m a chodník 2,0m; úhel křížení je 46,6°. Součástí je i nezbytný zásah do navazující silnice, který si vyžádá napojení rekonstruovaného přejezdu na stávající stav-frézování živičného krytu, zřízení nového krytu vozovky z asfaltového betonu.

SO 11-13-02 Přejezdová konstrukce v km 17,872-objízdná trasa

Pro zajištění rekonstrukce přejezdu v km 17,872 (P7535) je nutné vybudovat provizorní objízdnou trasu, která je navržena v km 17,889.
Při uzavření přejezdu nelze zajistit objízdnou trasu po stávajících komunikacích, proto bude provoz ze silnice III/44317 převeden na provizorní objízdnou trasu, vybudovanou v rámci stavby.
Vzhledem k omezeným prostorovým a výškovým poměrům v místě stavby a malému zatížení motorovými vozidly je dočasná provizorní komunikace navržena jako jednopruhová obousměrně pojížděná komunikace šířky 4,0m se zpevněnou krajnicí šířky 0,50m pro osobní vozidla a vozidla IZS z betonových silničních panelů. Doprava bude řízena světelnou signalizací. Délka nového zpevnění je cca 55m.
Návrhová rychlost na provizorní komunikaci bude rychlost omezena na 5km/h (z důvodu sklonových a směrových poměrů a v těsné blízkosti probíhající rekonstrukce přejezdu).
Provizorní objízdná trasa (dočasný přejezd) bude používána pouze v době trvání plánované nepřetržité výluky železničního provozu.

SO 11-50-01 Přístupová komunikace

Pro přístup cestujících od železničního přejezdu na nástupiště zastávky Hrubá Voda bude vybudován nový chodník šířky 2,0m (včetně obrubníků), který zajistí bezbariérový přístup k zastávce.

SO 11-72-01 Technologický objekt

Stavební objekt řeší návrh nové budovy, která bude určena pro umístění technologického zařízení a z části bude sloužit jako přístřešek pro cestující. S ohledem na maximální ¼ hodinovou frekvenci cestujících (14 osob), kteří mohou v případě nepřízních povětrnostních podmínek tuto část objektu využívat je navržena plochy přístřešku o velikosti 3,7*3,325m = 12,30m^2.
Nově navrhovaná budova bude provedena jako jednopodlažní, nepodsklepený zděný objekt zastřešený sedlovou střechou. S ohledem na architektonické řešení zastávek, které byly již na daném traťovém úseku realizovány je navržena střešní krytina z plechových šablon (imitace tašky) a obklad keramických tažených lícových pásků.
Půdorysný rozměr budovy bude 10,0*3,625m. Budova bude umístěna nejblíže ve vzdálenosti 4,70m od osy přilehlé koleje. Budova bude umístěna v mezi stávajícím skladem a čekárnou, jenž budou touto stavbou zdemolovány.
Podlaha technologické části bude umístěna tak, aby byla nad úrovní terénu, který bude upraven následnou stavbou, kdy bude provedena rekonstrukce nástupiště a výšková úprava nástupištní hrany na normové hodnoty. Podlaha objektu, který bude využíván cestujícími, bude výškově navazovat na stávající nástupiště, ale výška objektu bude provedena tak, aby bylo možno přístřešek využívat i po realizaci rekonstrukce nástupiště. (bude dopřesněno v návaznosti na přístupovou komunikaci – SO 11-50-01)
Požadavek na oceloplechové bezpečnostní dveře.
Navazující stavební objekt - SO 11-72-01.04 Elektroinstalace a hromosvod
„Nový technologický objekt „SO 11-72-01 Technologický objekt“ je zařazen do bezpečnostní kategorie III. Bezpečnostní projekt projekční není požadován, Zhotovitel je však povinen dodržet požadavek na min. zabezpečení pro stanovenou kategorii dle Samostatné přílohy F Směrnice SM 07 a musí ve spolupráci s O30 identifikovat bezpečnostní zóny objektu.“

SO 11-72-01.04 Elektroinstalace a hromosvod

Předmětem této části projektové dokumentace (dále jen PD) je rozvod silnoproudých elektroinstalací a hromosvod, v rámci stavby objektu, který bude sloužit jednak jako přístřešek pro cestující a z části jako technologický objekt stávající železniční zastávky Hrubá Voda.

SO 11-78-01 Demolice strážního domku a přístřešku

Stavební objekt řeší demolici stávajícího strážního domku a přístřešku pro cestující.
Přístřešek pro cestující je proveden jako dřevostavba, objekt není zapsán v katastru nemovitostí a lze jej zdemolovat bez „oznámení o odstranění stavby“.
Strážní domek na parcele č. st. 1179 je proveden jako jednopodlažní objekt, nepodsklepený, zděný z plných pálených cihel, založený na základových pásech z kamene. Je zastřešený sedlovou střechou z dřevěných krokví a dřevěného bednění s krytinou z **azbestocementových šablon.**
Stavba bude odpojena od elektrické energie. Po odstranění stavby bude vyvezena a dezinfikována žumpa, proraženo její dno a zasypána.

zastavěná plocha:
strážní stanoviště 17,0 m^2

obestavěný prostor:
strážní stanoviště 69,0 m^3

SO 11-78-02 Odstranění studny u strážního objektu

Stavební objekt bude řešen v případě, že bude v kolizi s některým stavebním objektem, nebo provozním objektem, který bude realizován touto stavbou – bude doměřeno *in situ*.
Při odstranění stavby se postupuje dle zákona 183/2006 sb. (stavební zákon), par. 128 (odstranění stavby) – řeší vodoprávní úřad, může být vyžadován hydrogeologický posudek.
Technické řešení - nadzemní část bude odstraněna, zvodněná část studny bude zasypána štěrkem, na který bude položena vrstva geotextilie a zbylý objem studny bude zasypán čistou výkopovou zeminou.

b) *Celkové produkované množství druhů odpadů a emisí* – S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb., Zákon o odpadech, vyhl. č.383/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb. Po realizaci nebudou produkovány žádné odpady. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Budou zvoleny technologie prací, které vedou ke snižování emisí. Během výstavby může dojít k nárůstu hladiny hluku a k zvýšení prašnosti během zemních prací (rekonstrukce železničního spodku a svršku). Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku a prašnosti nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru.
Během výstavby může dojít k uniku ropných látek z automobilů a stavebních strojů. Zhotovitel zajistí, aby stavební stroje byly v dobrém technickém stavu.
Problematika je podrobně zpracována v samostatné příloze této STZ části B.6 Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana.

c) *Požadavky na kapacity veřejných sítí* – Nepředpokládá se využití veřejných sítí.

B.2.4 Bezbariérové užívaní stavby

Stavba řeší stavebně technické řešení souvisejícími s osobami s omezenou schopností pohybu a orientace dle požadavků vyhlášky č. 369/2001 Sb. o obecných technických podmínkách zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Pro eliminaci vzniku možných havarijních situací je nutno dodržet bezpečnostní opatření vyplývající z příslušných právních předpisů a norem.
Veškeré navržené stavební objekty a technologická zařízení budou navrženy a provedeny v souladu s technologickými předpisy výrobců a opatřeny certifikačními listy o bezpečnosti provozu instalovaných zařízení.

Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takovéto práce provádět. Zhotovitel zodpovídá za to, že všechny právnické a fyzické osoby, které se účastní realizace díla a budou přitom provádět pohyb drážních vozidel a mechanizmů po provozované koleji Správy železnic s.o. musí mít uzavřenou smlouvu se Správou železnic s.o. o provozování drážní dopravy na tratích provozovaných Správy železnic s.o.. Zhotovitel musí před započetím díla zajistit předepsanou odbornou a zdravotní způsobilost zaměstnanců podílejících se na provozování a organizování drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb. v platném znění, vyhlášky 101/95 Sb., předpisu SŽDC Zam1 Předpis o odborné způsobilosti a znalosti osob při provozování dráhy a drážní dopravy ve znění změny č. 1.

B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických řešení

Popis navrženého řešení – popsáno v části B.2.3.
Energetické výpočty – stavba neřeší technologické změny, které by vyžadovaly změnu nebo doplnění energetických výpočtů.
Celková bilance nároků všech druhů energie – stavba nemá žádné nároky na navýšení jakéhokoli druhu energie.

B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů

Popis navrženého řešení – popsáno v části B.2.3.

B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

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 č. 133/1985 Sb., o požární ochraně, ve znění pozdějších předpisů. Během výstavby nesmí dojít k omezení jízd vozidel integrovaného záchranného systému. Z hlediska požární ochrany byly podrobněji vyhodnoceny podmínky pro nově budovaný technologický objekt.
Technologický objekt je jeden samostatný požární prostor skládající se ze dvou místností bez oken se vstupními dveřmi. Konstrukce TO musí být odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu. V TO budou pouze dva malé otvory pro účely větrání. V TO se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. Zařízení pro zásobování požární vodou není u technologického objektu (TO) v souladu s normou ČSN 73 0873 požadováno.
V TO bude umístěno elektrické zařízení, veškerá elektroinstalace musí být revidována bez závad. EPS zřizována nebude. Bude provedeno utěsnění všech kabelových vstupů požárními ucpávkami s požární odolností 30 minut.
V objektu RD s bezobslužným zařízením na dráze nebude umístěn PHP. Technologický objekt je dle ustanovení §2 odst. 1 stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, chápán jako stavba dopravní infrastruktury (zařízení na dráze), na který se nevztahují požadavky na obecné pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů.
Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasící schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasící schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).“
Přístupové komunikace pro požární techniku jsou vedeny po stávajících komunikacích. Během výstavby budou dodržovány požárně bezpečností požadavky pro práci na elektrickém zařízení.
V TO se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V domku se po ukončení stavby budou zdržovat pouze pracovníci údržby po dobu nutnou pro provedení údržby zařízení.

B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

a) *Kritéria tepelně technického hodnocení* - navržený technologický objekt musí mít splněny tepelně technické parametry pro použití v elektrotechnice garantováno výrobcem případně dodavatelem.
Technologický objekt je řešen jako stavba dopravní infrastruktury. Na tento typ stavby nevztahují požadavky, které jsou kladeny na pozemní stavby podle prováděcí vyhlášky č. 499/2006 Sb. ve znění vyhlášky č. 62/2013 Sb., o dokumentaci staveb.

b) Posouzení využití alternativních zdrojů energie - není řešeno.

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

Budovaný technologický objekt nebude trvale obsazen. Pracovníci budou v těchto prostorech pouze provádět pravidelné kontroly a obsluhu zařízení. Údržba zde bude prováděna dle stanovených technických požadavků výrobce zařízení, případně potřebné opravy technologie. Z hlediska hygienických předpisů tak není nutno řešit další zabezpečení stavby pro dodržení požadavků na pracovní prostředí.

B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

Technologické zařízení bude chráněno zapojením přepěťových ochran, které budou vnitřní část zařízení chránit před přepětím ze strany sítě NN a také proti předpětí a atmosférickým vlivům.
Stavba se nenachází v poddolovaném území ani v oblasti zaznamenaných svahových nestabilit.
Stavba bude umísťována v oblasti s malou seismicitou, nízkým radonovým indexem geologického podloží.

B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu

a) *Napojovací místa technické infrastruktury* – napojení na technickou infrastrukturu je stávající

b) *Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky* – nový TO vyžaduje předpokládaný příkon elektrické přípojky cca 4 kVA.
c) *Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívaní stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky* – stavba řeší pomocí nového přístupového chodníku do prostor železniční zastávky jako součást SO 11-50-01 bezbariérový přístup pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace.

Dopravní napojení – v rámci stavby se dopravní napojení nemění

B.4 Dopravní řešení a základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

B.4.1 Vymezení řešené oblasti

Z hlediska dopravní technologie je stavbou dotčena železniční vlečka č. 6216 a dále železniční přejezdy P7535 a P75836 celostátní dráhy Opava východ – Olomouc hl. n. Dále pak je stavbou dotčena část mezistaničního úseku Hrubá Voda – Hlubočky včetně těchto ŽST. Dle prohlášení o dráze celostátní a regionální pro rok 2020 se jedná o trať č. 840. Podle služebních pomůcek SŽ se jedná o trať číslo 310A a dle knižního jízdního řádu o trať číslo 310. Celý řešený mezistaniční úsek leží na území Olomouckého kraje.

B.4.2 Vlastník dráhy, provozovatel dráhy, dopravci

Vlastníkem výše uvedené dráhy je Česká republika, kterou zastupuje Správa železnic, s. o. (dále jen SŽ). Provozuschopnost zajišťuje SŽ, Oblastní ředitelství Olomouc.

Provozovatelem dráhy je SŽ. Řízení provozu zajišťuje rovněž Oblastní ředitelství Olomouc. Organizačně jsou železniční stanice Hrubá Voda a Hlubočky začleněny do Provozního obvodu (dále jen PO) Olomouc. České dráhy, a. s., jsou na této trati jediným dopravcem vlaků osobní dopravy. Organizační složkou zajišťující regionální osobní drážní dopravu v Olomouckém kraji zajišťuje Regionální obchodní centrum (dále jen ROC) Olomouc. Nejvýznamnějším nákladním dopravcem na řešené trati je ČD Cargo, a. s. Organizační složkou zajišťující pravidelnou nákladní drážní dopravu na této trati je ČD Cargo, Provozní jednotka Olomouc. V nákladní dopravě na řešené trati operují podle potřeby také další dopravci.

B.4.3 Charakteristika stanic a zastávky v řešeném úseku

ŽST Hrubá Voda

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Hrubá Voda leží v km 19,442 trati celostátní dráhy Opava východ – Olomouc hl. n., trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Sídlem přednosty PO Olomouc je železniční stanice Olomouc hl. n. Stanice je obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm MU je pracoviště výpravčího ŽST Hrubá Voda.

Zastávka Hrubá Voda

Umístění a charakteristika zastávky:

Zastávka Hrubá Voda leží v km 17,899 mezi stanicemi Hrubá Voda - Hlubočky. Zastávka je přidělena SŽ OŘ Olomouc, vyvěšování jízdních řádů zajišťuje PO Olomouc. Je vybavena vnějším, úrovňovým nástupištěm, které se nachází vpravo trati ve směru stoupající kilometráže, v km poloze 17,820 – 17,960.

Nástupiště je konstrukce SUDOP, s výškou nástupní hrany 250 mm nad temenem kolejnice. Šířka nástupiště je 1,50 m. Nástupiště je rozděleno železničním přejezdem P7535 v km 17,872 na dvě části.

ŽST Hlubočky

Umístění a charakteristika stanice:

Železniční stanice Hlubočky leží v km 14,965 trati celostátní dráhy Opava východ – Olomouc hl. n., trať je v přilehlých mezistaničních úsecích jednokolejná. Sídlem přednosty PO Olomouc je železniční stanice Olomouc hl. n. Stanice je obsazena výpravčím. Ohlašovacím pracovištěm MU je pracoviště výpravčího ŽST Hlubočky.

B.4.4 Charakteristika zabezpečovacího zařízení v řešeném úseku

Traťový úsek Hrubá Voda – Hlubočky je vybaven automatickým hradlem AH-83 bez oddílových návěstidel. Jedná se o TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620. Volnost a obsazení mezistaničního úseku je kontrolováno od km 15,630 (úroveň vjezdového návěstidla L ŽST Hlubočky) do ŽST Hrubá Voda počítači náprav firmy AZF Frauscher. Veškeré závislosti na staniční zabezpečovací zařízení jsou automatické. Traťový klíč je uzamčen v ovládacím stolu. Vlečka ZAPA beton a.s. (výhybka K1 a výkolejka KVk1) jsou ručně obsluhovány a zabezpečeny výměnovými zámky. Výsledný klíč KVk1 je zajištěn v EMZ2. Uvolnění klíče z EMZ2 se umožní klíčem „EMZ1 – kamenolom“ uzamčeném v ovládacím stolu v dopravní kanceláři ŽST Hlubočky. Pro obsluhu vlečky Kamenolom je potřebné fyzické doručení tohoto klíče z ŽST Hlubočky.

ŽST Hrubá Voda

Železniční stanice Hrubá Voda je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) TEST B14 - 2. kategorie dle TNŽ 34 2620. Vnitřní technologie je umístěna v RM (reléová místnost) umístěné mimo výpravní budovu. Kontrolní a ovládací prvky jsou na ovládacím stolu v dopravní kanceláři (DK).

ŽST Hlubočky

Železniční stanice Hlubočky je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) TEST B - 2. kategorie dle TNŽ 34 2620. Vnitřní technologie je umístěna v reléové místnosti situované ve výpravní budově, kontrolní a ovládací prvky jsou na ovládacím stolu v dopravní kanceláři (DK).
V traťovém úseku Hrubá Voda – Hlubočky se nachází trojice přejezdů zabezpečených PZS.

Přejezdy P7535 km 17,872 a P7536 km 18,153 jsou zabezpečeny světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením AŽD 71, rok výroby 1983. Technologie přejezdů je umístěna v reléovém domku PZS P7536 km 18,153.

Přejezd P7534 km 17,496 je zabezpečen světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením AŽD RE kategorie PZS 3SNI dle TNŽ 34 2620 ed.2. Technologie přejezdu je umístěna v reléovém domku v blízkosti přejezdu.

B.4.5 Traťová technologie

Dálková osobní doprava – vlaky vyšších kategorií a rychlíky

Vlaky dálkové osobní dopravy je na dotčeném úseku trati provozována šesti páry vlaků kategorie rychlík. Základní relací je spojení Ostrava střed (Ostrava-Svinov) – Opava východ – Krnov – Milotice

nad Opavou – Valšov – Olomouc hl. n. s tím, že vybrané vlaky jsou výchozí či končící ve stanici Ostrava střed, resp. v Ostrava - Svinov. Na rychlíkové vlaky jsou nasazeny jeden nebo dva motorové vozy řady 843 v kombinaci s dvěma až třemi přívěsnými vozy.

Rychlá regionální osobní doprava – spěšné vlaky

Vlaky rychlé regionální osobní dopravy nejsou na dotčeném úseku trati provozovány.
Regionální osobní doprava – osobní vlaky

Nabídka osobních vlaků je zajištěna pouze jednotlivými spoji, které jsou situovány v dopravních špičkách.

Základní relací je spojení Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí – Olomouc hl. n. s tím, že vybrané vlaky jsou výchozí či končící ve stanici Moravský Beroun, resp. ve stanici Krnov.

Na osobní vlaky jsou nasazeny jednotky řady 814-914 „Regionova“ ve třívozovém provedení, které doplňují na vybraných výkonech jednotky řady 814-914 „Regionova“ ve dvouvozovém provedení a výjimečně také motorové vozy řady 843 v kombinaci s přívěsnými vozy.

Osobní dopravu v období platnosti JŘ 2019/2020 zajišťují České dráhy, a. s.

Nákladní doprava

Místní obsluha je tvořena sedmi manipulačními vlaky v relaci Krnov (Bruntál, Valšov, Dětřichov nad Bystřicí, Domašov nad Bystřicí) – Hrubá Voda – Hlubočky – Olomouc hl. n. V relaci Olomouc hl. n. – Hrubá Voda – Hlubočky – (Domašov nad Bystřicí, Dětřichov nad Bystřicí, Valšov, Bruntál) – Krnov je trasováno šest manipulačních vlaků. Vlaky jsou převážně vedeny dvojicí lokomotiv řady 2x753 a dva páry vlaků Mn jsou vedeny pouze jednou lokomotivou řady 753. Tyto páry jsou trasován Olomouc hl. n. – Dětřichov nad Bystřicí a zpět. Dopravcem všech pravidelných vlaků je ČD Cargo, a. s.

Vlečka č. 6216 ZAPA beton a.s. Hrubá voda

Vlečka je zaústěna do celostátní dráhy tratě Olomouc hl.n. - Krnov v širé trati mezi ŽST Hlubočky a ŽST Hrubá Voda výhybkou č. K1 v km 17,401. Vlečka začíná začátkem výhybky č. K1 v km 17,401 (km 0,000 vlečky). Mezník vymezující obvody odpovědnosti zaměstnanců PO je v úrovni výkolejky KVk1.
Mezníky vymezující obvody odpovědnosti pro šetření MU je:
- odbočná výhybka č. K1,
- výkolejka KVk1.

Kapacity vlečky:

	Rok 2020	1.pol. 2021
Odvezeno po železnici (tun)	13 810	13 100
Počet jízd (tam + zpět)	56 + 56 = **112**	57 + 57 = **114**

Kapacita vlečky je 9 vozů – omezeno stavební délkou koleje. Pokud má být vlak delší, musí se vozy odvézt do ŽST Hlubočky a přivézt další část vlaku. Tato výměna vozů při nakládce 18 vozového vlaku dnes zabere cca 7 hodin, z toho nakládka cca 4 hodiny, posun a jízda vlaku + čekání na volnost trati cca

3 hodiny. Snahou je tuto dobu výrazně zkrátit (a to jak nakládání, tak posun a čekací doby), ekonomika celé přepravy nutí ložit dlouhé vlaky a dopravce požaduje naložení vlaku (18 vozů) za přijatelnou dobu alespoň do 5 hodin.

Po navýšení kapacity dráhy v trati Hlubočky – vl. v km 17,401 **se předpokládá navýšení nakládky s ročním objemem nejméně 70 000 tun** (tj. 30% ročního expedovaného množství kameniva z lomu) , ale snaha bude množství ještě více navýšit.

Obsluha vlečky stávající stav

Vlečka ZAPA beton a.s. (výhybka K1 a výkolejka KVk1) jsou ručně obsluhovány a zabezpečeny výměnovými zámky. Výsledný klíč KVk1 je zajištěn v EMZ2. Uvolnění klíče z EMZ2 se umožní klíčem „EMZ1 – kamenolom“ uzamčeném v ovládacím stolu v dopravní kanceláři ŽST Hlubočky. Pro obsluhu vlečky Kamenolom je potřebné fyzické doručení tohoto klíče z ŽST Hlubočky.

B.4.6 Zhodnocení nového stavu dopravní technologie

Stávající dopravní technologie v ŽST Hrubá Voda a v ŽST Hlubočky se výstavbou nového typu TZZ nezmění.
Stávající dopravní technologie v mezistaničním úseku Hrubá Voda – Hlubočky bude stavbou upravena. Nové TZZ bude dodáno typově umožňujícím uzamykání vlečkového vlaku na vlečce ZAPA beton a.s. Hrubá Voda bez nutnosti fyzického doručení traťového klíče do ŽST Hlubočky.

B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

V souvislosti s realizací stavby dojde k dotčení dřevin rostoucích mimo les. Dřeviny rostoucí mimo les budou káceny pouze v nezbytně nutné míře. K záměru bude zhotoven podrobný dendrologický průzkum. Pro kácení dřevin rostoucích mimo les, které dosahují obvodu kmene nad 80 cm ve výšce 130 cm, či zapojených porostů dřevin o celkové rozloze nad 40 m^2 je třeba získat povolení ke kácení od příslušných orgánů ochrany přírody.

B.6 Popis vlivu stavby na životní prostředí a jeho ochrana

Původcem odpadu se stává dodavatel stavby a je tak odpovědný za nakládání s odpady do doby jejich převedení do vlastnictví oprávněné osoby ve smyslu zákona 185/2001 Sb., v platném znění.
Ten také zahrne požadavek SŽ na zpracování dokumentace o nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby (buď „Zprávu o nakládání s odpady“ nebo „Prohlášení o nakládání s odpady“ v rozsahu uvedeném ve VTP), která se předává při skončení stavby.
Problematika je dále podrobně řešena jako samostatná příloha této STZ část. B.6.

B.7 Ochrana obyvatelstva

Navržená stavba = výkopové práce atd. budou zabezpečena dle daných platných předpisů proti pohybu nepovolaných osob, dokončená stavba a provoz ochranu obyvatelstva nevyžaduje. Stavbou dojde k zvýšení bezpečnosti železničního i silničního provozu.

Stavba není uzpůsobena už z charakteru svého užívání pro požadavky civilní ochrany staveb k ochraně obyvatelstva. Staveniště bude zabezpečeno dle platných předpisů pro zajištění bezpečnosti civilních osob. Při výstavbě nesmí dojít k znemožnění příjezdu vozidel požární ochrany a záchranné služby.
Při provádění stavby musí být v závislosti na stupni jejího provedení splněny požadavky vyhlášky č. 246/2001 Sb., o požární prevenci, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 23/2008 Sb., o technických podmínkách požární ochrany staveb, ve znění pozdějších předpisů v rozsahu nezbytném pro zajištění její požární bezpečnosti.

Zhotovitel musí zajistit, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí vzniku a šíření požáru a budou dodržována stanovená požárně bezpečnostní opatření, tj. zabezpečí stanovení

a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky č. 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Především určí požadavky, které závisí a druhu, místě a způsobu provozování činností se zvýšeným požárním nebezpečím zejména při řezání a svařování.

„Při provádění řezání konstrukce případně svařování musí být dodrženy podmínky předpisu SŽ R14 Řád zabezpečení požární ochrany státní organizace Správa železnic.“.

B.8 Zásady organizace výstavby

a) Napojení staveniště na stávající dopravní infrastrukturu a technickou infrastrukturu

Napojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu bude ponecháno stávající.

b)Přístup na stavbu po dobu výstavby

vymezený prostor stavby je přístupný po stávajících veřejných komunikacích.

c)Ochrana okolí staveniště a požadavky na související asanace, demolice, kácení dřevin.

V souvislosti s realizací stavebního záměru bude provedena demolice budovy bývalého strážního domku a v místě výstavby nového technologického objektu bude provedeno kácení náletových dřevin. Tato problematika včetně dendrologického průzkumu je řešena v samostatné části B.6 Popis vlivu stavby na životní prostředí.

d)Maximální zábory pro staveniště (dočasné/trvalé)

Stavba vyžaduje provedení jak dočasného tak trvalého záboru v rámci pozemků, které nejsou v majetku investora stavby. Tyto pozemky a parametry předpokládaných záborů jsou zpracovány v geodetické části dokumentace.

e)Základní bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin

Stavba nevyžaduje přísun ani skladování vytěžené zeminy. Veškerá vytěžená zemina bude použita na zásyp odkrytých kabelových tras. Zemina z výkopů základů při výstavbě technologického objektu bude upotřebena v místě stavby k výškovému dorovnání a upravena planýrováním.

f)Návrh optimálního postupu výstavby – stavební postupy

Stavební postup SP0
- zřízení staveniště
- provedení překládek kabelizace drážních i mimodrážních kabelů v předpokládaném prostoru stavby

Činnost PZS a TZZ v době konání stavebního postupu
Po dobu provádění překládek stávajících kabelů ve správě SSZT budou zavedena příslušná dopravní opatření dle předpisů provozovatele dráhy.

Stavební postup SP1 – předpokládaná doba trvání cca 14 dní
V rámci tohoto stavebního postupu budou v časových posloupnostech provedeny následující práce:
- odtěžení svahu pod stávající skříní PZS (příprava pro bypass objízdné trasy ve směru jízdy silničních vozidel od Hrubé Vody) a vyrovnání terénu zemní pláně ve směru od obce Hlubočky do úrovně bezpečné vzdálenosti od provozované koleje.
- vybudování provizorní objízdné trasy do úrovně bezpečné vzdálenosti od provozované koleje
- demolice objektu bývalého strážního domku
- zrušení studny v blízkosti bývalého strážního domku

Činnost PZS a TZZ v době konání stavebního postupu
Po dobu provádění prací v rámci tohoto stavebního postupu bude stávající PZS a TZZ v činnosti.

Stavební postup SP2 – předpokládaná doba trvání cca 65 dní
V rámci tohoto stavebního postupu budou v časových posloupnostech provedeny následující práce:

Činnosti mimo nepřetržitou výluku železničního provozu
- pokládka části definitivní kabelizace
- výstavba části přístupových komunikací
- zahájení výstavby nového TO

Poznámka: Výstavba technologického objektu a následná montáž vnitřní technologie PZS musí být řešena v časovém předstihu před začátkem nepřetržité výluky železničního provozu tak, aby na začátku této výluky bylo možné dokončit definitivní kabelizaci (položení chrániček v rámci rekonstrukce železničního spodku) a po zapojení venkovních prvků nového PZS na definitivní kabelizaci zahájit oživování a přezkušování nového PZS).

Činnosti v době trvání nepřetržité výluku železničního provozu – (min. 21 dní)
- zrušení stávajícího přístřešku pro cestující a dokončení výstavby nového technologického objektu
- plánované zrušení části nástupiště před přejezdem ve směru jízdy od Hluboček
- snesení části nástupiště v místě objízdné trasy (bypassu) a dorovnání terénu
- zahájení provozu objízdné trasy (bypassu)
- vypnutí stávající technologie PZS v km 17,872 a demontáž všech jeho částí
- demontáž vnitřní části technologie PZS v km 18,153 a její přenesení do nového technologického objektu
- rekonstrukce spodku, svršku a přejezdové konstrukce
- dokončení definitivní kabelizace
- montáž venkovní části nového PZS v km 17,872
- po dokončení přejezdové konstrukce a navázání živičné části silniční komunikace uzavření a snesení části bypassu a montáž výstražníků B1,B2
- oživení a přezkoušení PZS v km 17,872 a PZS v km 18,153
- dokončení snesení objízdné trasy (bypassu)
- úprava nástupiště po snesení objízdné trasy (bypassu)
- dokončení přístupových komunikací

Činnost PZS a TZZ v době konání stavebního postupu
Práce budou prováděny v době konání nepřetržité výluky železničního provozu. Po jejím ukončení do definitivního zapnutí PZS v km 17,872 a 18,153 budou v případě nutnosti zavedena příslušná dopravní opatření dle předpisů provozovatele dráhy.
Předpokládaný termín realizace stavby je 30. 9. až 13. 11. 2023.

g)Požadavky na postupné uvádění stavby do provozu

Jednotlivé části stavby budou budovány a následně uváděny do provozu v duchu popisu návrhu optimálního postupu výstavby jak je uvedeno v bodě f).
Nově instalovaná část zabezpečovacího zařízení musí být před uvedením do zkušebního provozu podrobeno technicko - bezpečnostní zkoušce.

B.9 Celkové vodohospodářské řešení

Dokumentace neřeší výstavbu nových vodohospodářských objektů. Odvod srážkových vod ze zpevněných ploch tělesa železničního svršku se stavbou nemění.

V Hodoníně 08/2021
Vypracoval: Stanislav Brhel
Po připomínkách 11/2021