



Sídlo: ul. Kasárenská 4063/4, 695 01 Hodonín

IČO: 27767442, DIČ: CZ27767442

STAVBA:
" Rekonstrukce PZS přejezdu P7566 v km 72,988
trati Olomouc - Krnov"

STUPEŇ DOKUMENTACE:
DUSP

Dokumentace pro společné povolení stavby dráhy

B. SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA
Po připomínkovém řízení

Investor:		Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1	
Členění PD	Část:	B. Souhrnná technická zpráva	
	Dílní část:		
	Specializace:		
Hlavní inženýr projektu:		Odpovědný projektant:	Kontroloval:
Ing. Marian Kiss		Petr Janda	Ing. Marian Kiss
Kraj:	Obec:	Pověřený OÚ:	Výtisk číslo:
Moravskoslezský kraj	Milotice nad Opavou	Milotice nad Opavou	
Externí Subdodavatel:		Datum:	
		08/2021	
		Archivní číslo:	
		2003079-02_DÚSP_B_.doc	

Obsah

B.1 Popis území stavby	3
B.2 Celkový popis stavby	5
B. 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání	5
B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení	7
B. 2.3 Celkové technické řešení	7
B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby	8
B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby	8
B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení	10
B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů	11
B. 2.7 Základní charakteristika stavebních objektů	11
B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby	16
B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana	16
B. 2.10 Hygienické řešení stavby	16
B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	16
B.3 Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu	17
B.4 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	17
B.5 Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav	17
B.6 Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany	17
B.7 Ochrana obyvatelstva	17
B.8 Zásady organizace výstavby	17
B. 8.1 Technická zpráva	17
B. 8.2 Výkresy	22
B. 8.3 Harmonogram výstavby	22
B. 8.4 Schéma stavebních postupů	22
B. 8.5 Bilance zemních hmot	22

Přílohy:

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze

Kácení

B. 4. Provozní a dopravní technologie

B. 6. Vliv stavby na životní prostředí

Aplikace procesu řízení rizik dle nařízení komise (EU) 402/2013

Návrh konstrukce pražcového podloží (geotechnický průzkum) P7566

Návrh konstrukce pražcového podloží (geotechnický průzkum) P7698

Plán BOZP

Stanovisko SONS

B.1 Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku

Staveniště se nachází v k.ú. Milotice nad Opavou na železniční trati 310 (číslování dle TTP - tabulky traťových poměrů) Krnov – Olomouc hl. n., dle prohlášení o dráze: 843 Krnov – Olomouc hl. n. Dále na železniční trati 310B (číslované dle TTP) Milotice nad Opavou – Vrbno. Stavební úpravy budou prováděny převážně na pozemcích využívaných k provozování drážní dopravy, na nichž se nachází těleso dráhy a stavby dráhy sloužící k zajištění provozu dráhy.

PZS P7566

Údaje o dráze:

Kategorie dráhy:	Celostátní
Číslo trati:	310 (číslování dle TTP),
Traťový úsek:	Krnov – Olomouc hl. n.
Traťová rychlost:	70 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	700 m
Trakce:	nezávislá
Organizování a prov. drážní dopravy:	SŽDC D1
Délka nejdelší soupravy drážních vozidel:	500 m
Provoz:	obousměrný

PZS P7698

Údaje o dráze:

Kategorie dráhy:	regionální
Číslo trati:	310B (číslování dle TTP),
Traťový úsek:	Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
Traťová rychlost:	50 km/h
Zábrzdňá vzdálenost:	400 m
Trakce:	nezávislá

Organizování a prov. drážní dopravy: dle Provozního řádu pro řízení dráhy a drážní dopravy na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem

Délka nejdelší soupravy drážních vozidel:	120 m
Provoz:	obousměrný

Místo stavby:

Kraj:	Moravskoslezský
Okres:	Milotice nad Opavou
Katastrální území:	Milotice nad Opavou

b) Údaje o souladu 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 Milotice nad Opavou.

Doklady o pořízení územních plánů jsou uloženy na obecních úřadech dotčených obcí, kde je možné do nich nahlížet.

Stavba je situována na plochu dopravní infrastruktury – drážní doprava (DZ) a plochu dopravní infrastruktury – silniční doprava (DS).

Navrhovaná stavba je stavbou technické infrastruktury a je v souladu s přípustným využitím ploch.

c) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z obecných požadavků na využití území

V době zpracování projektové dokumentace nebyly známy žádné výjimky z obecných požadavků na využití území.

d) Informace o zohlednění podmínek vyplývajících ze závazných stanovisek dotčených orgánů

Dokumentace je zpracována v souladu se závaznými stanovisky dotčených orgánů.

e) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Stavba se nenachází v chráněném území.

f) Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území apod.

Stavba neleží v záplavové území. Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.

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

Jedná se o rekonstrukci stávající stavby, vliv stavby na okolí se nemění. Stavbou nebudou narušeny stávající odtokové poměry daného území.

h) Požadavky na asanace, demolice, kácení křovin

Stavba předpokládá kácení dle přílohy souhrnné zprávy.

i) Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu, nebo pozemků určených k plnění funkce lesa

Stavba nevyžaduje zábor zemědělského půdního fondu, ani zábor pozemků určených k plnění funkce lesa.

j) Územně technické podmínky

Napojení na stávající dopravní a technickou infrastrukturu se nemění, zůstává stávající bez úprav.

k) **Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice**
Stavba je navržena v koordinaci a musí být prováděna současně se stavbou:
"Rekonstrukce PZS VÚD přejezdu P7565 v km 72,505 trati Olomouc - Krnov"

l) Seznam pozemků, na kterých se stavba umísťuje a provádí

k.ú. Milotice nad Opavou [695181]					
p.č.	LV	Výměra (m ²)	Druh pozemku	vlastník	právo hospodařit
407/14	43	84793	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic s. o.
407/46		18266	Ostatní plocha / ostatní komunikace		
1239	82	970	Ostatní plocha / ostatní komunikace	Moravskoslezský kraj	Správa silnic Moravskoslezského kraje
st. 103	43	25	zastavěná plocha a nádvoří	Česká republika	Správa železnic s. o.
st. 92	43	562	zastavěná plocha a nádvoří	Milotice nad Opavou	Správa železnic s. o.
1236	43	5840	Ostatní plocha / dráha	Česká republika	Správa železnic s.o.

m) Seznam pozemků, na kterých vznikne ochranné, nebo bezpečnostní pásmo

Realizací stavby nevzniká nutnost podání návrhu na nová ochranná pásma, protože je stavba součástí dráhy, která má již stanovené ochranné pásmo, které se stavbou nemění.

B.2 Celkový popis stavby

B. 2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání

a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby

Jedná se o kompletní rekonstrukci stávajícího železničního přejezdu.

b) **Účel** užívání stavby

Jedná se o stavbu dopravní infrastruktury navrženou na základě požadavku zadavatele s cílem pro zvýšení bezpečnosti železniční i silniční dopravy provést rekonstrukci stavební části železničního přejezdu a výměny stávající technologie přejezdového zabezpečovacího zařízení za novou.

c) Trvalá, nebo dočasná stavba

Trvalá stavba.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby

Stávající přejezdy P7566 a P7698 budou zabezpečeny samostatně každý přejezdovým zařízením zabezpečovacím zařízením. Z důvodu nedostatečné vzdálenosti mezi přejezdy dle ČSN 34 2650 ed. 2 8.2.1. bude na přejezdech omezena délka nejdelšího vozidla dopravní značkou na 18m. Dopravní koncepce ani způsob řízení dopravy se stavbou nemění. Touto stavbou dojde ke zlepšení podmínek pro železniční a dopravní infrastrukturu. Jedná se o rekonstrukci přejezdového zabezpečovacího zařízení včetně přejezdové konstrukce. Traťová rychlost obou tratí zůstává stávající.

e) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby

Na základě žádosti o změně způsobu zabezpečení přejezdu bylo vydáno drážním úřadem rozhodnutí o změně rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy s pozemní komunikací v úrovni kolejí. 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.

f) Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů

Požadavky dotčených orgánů, k dokumentaci pro územní řízení, jsou projektem řešeny a respektovány. Jsou řešeny v jednotlivých provozních souborech.

g) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba je součástí dráhy a vztahuje se na ni ochrana dle zákona č. 266/1994 Sb o drahách.

h) Základní bilance stavby

Stavba bude napojena na stávající inženýrské sítě. Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci, základní bilance stavby se nemění.

i) Základní předpoklady výstavby

Jedná se o stavbu menšího rozsahu, která bude prováděna oprávněnou stavební firmou. Stavební firma bude vybrána na základě výběrového řízení investora.

Stavba bude probíhat v jednom časovém úseku bez přerušení. Stavba je navržena jako samostatná. Předpokládaná realizace v průběhu roku 2022.

j) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu

Přejezdové zařízení je zařízením UTZ. Před aktivací bude provedena technicko-bezpečnostní zkouška zařízení a vydán průkaz způsobilosti. Zařízení bude podrobena zkušebnímu provozu v délce 6 měsíců.

k) Orientační náklady stavby

Předpokládané celkové investiční náklady do 30 mil. Kč.

B. 2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Nový reléový domek typově z lehčeného betonu s valbovou střechou bude umístěn na pozemku investora stavby poblíž železničního přejezdu. Stavba nenaruší stávající vzhled okolní krajiny ani zástavby.

B. 2.3 Celkové technické řešení

a) Popis celkové koncepce technického řešení

Stavba obsahuje přejezdové zabezpečovací zařízení v rozsahu čtyř světelných skříní doplněných závorami přehrazujících komunikaci III. tř. č. 4582. Technologie umístěná do reléového domku o rozměrech 3x3m. Pro detekci kolejových vozidel budou použity počítače náprav. Dále stavba obsahuje rekonstrukci svršku, spodku, rekonstrukci přejezdové konstrukce, rekonstrukci přípojky NN a zabezpečovací kabelizace v délce 0,5 km.

Celá stavba je rozdělena do PS a SO (členění dle vyhl. č. 146/2008 Sb.):

a) Technologická část:

D.1 Zabezpečovací zařízení

PS 01	Kabelizace a vazby na SZZ
PS 02	Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 72,988
PS 03	Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 0,301

b) Stavební část:

E.1 Inženýrské objekty

SO 01-1	Železniční svršek v km 72,988
SO 01-2	Železniční svršek v km 0,301
SO 02-1	Železniční spodek km 72,988
SO 02-2	Železniční spodek km 0,301
SO 03-1	Přejezdová konstrukce km 72,988
SO 03-2	Přejezdová konstrukce km 0,301
SO 03-3	Přejezdová komunikace přejezdů P7566 a P7698
SO 03-4	Provizorní komunikace a DIO
SO 04-1	Silniční propustek
SO 04-2	Železniční propustek v km 0,282
SO 05	Reléový domek v km 72,988

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO 06 Elektrická přípojka PZZ

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody
Nejsou žádné zvláštní či doplňující požadavky na zdroje energií.

c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, způsob
nakládání s vyzískaným materiálem

Nakládání s odpady se v České republice řídí ustanovením zákona č. 541/2020 Sb., o odpadech (zákon o odpadech), v platném znění a dále vyhláškou č. 8 /2021 Sb. vyhláška o Katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů. Zákon upravuje nakládání s odpady po celou dobu životního cyklu odpadu, tedy od jeho vzniku až po jeho využití či odstranění. S legislativou odpadového hospodářství úzce souvisí legislativní předpisy platné v oblasti nakládání s obaly, které jsou stanoveny zákonem č. 477/2001 Sb., o obalech a o změně některých zákonů (zákon o obalech) a prováděcími předpisy k tomuto zákonu. Na nakládání s nebezpečnými odpady se pak přiměřeně vztahuje i zákon č. 350/2011 Sb., o chemických látkách a chemických směsích. 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. Demontovaný materiál bude uložen na skládku v určených prostorech 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. Dále dojde ke zpracování dokumentace nakládání s odpady s ohledem na finanční náklady stavby.

B. 2.4 Bezbariérové užívání stavby

Železniční přejezd nebude vzhledem k poloze v extravilánu obce vybaven zařízením pro osoby s omezenou schopností orientace a pohybu. Závorová břevna nebudou v místě přehrazení chodníků doplněna o zarážky slepecké hole.

B. 2.5 Bezpečnost při užívání stavby

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 101/2005 Sb., NV č. 168/202 Sb., NV č. 362/2005, NV č.591/2006 Sb., předpis SŽ Bp1 Pokyny provozovatele dráhy k zajištění bezpečnosti a k ochraně zdraví osob při činnostech a pohybu v jeho prostorách a v prostorách železniční dráhy provozované Správou železnic, státní organizací a SŽ Bp3 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci na stavbách a při stavebních činnostech v prostorách Správy železnic, státní organizace.

Dále je třeba dodržovat bezpečnostní nařízení a ochranná opatření dle dalších technických norem jednotlivých profesí podílejících se na realizaci stavby.

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽ Bp1 a SŽ Bp3. Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam. Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet SŽDC TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy Správy železnic.

Úpravy zabezpečovacího zařízení budou probíhat na živém a provozovaném zařízení pod trvalým napětím 230 V resp. 400 V. Je proto bezpodmínečně nutno důsledně dodržovat zásady ochrany proti nebezpečnému dotykovému napětí.

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při částečném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, dopravním značením, vymezením území pro průchod staveništěm a podobně). Při provádění práce strojními mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky Správy železnic.

Zvýšenou pozornost je nutno věnovat pracím v blízkosti všech vedení, zvláště v případech, kdy není možno zjistit před zahájením prací jejich zcela přesnou polohu. Veškeré inženýrské sítě musí být před zahájením stavby vytýčeny a poloha předána stavebníkovi. Vytýčení provedou-na vyžádání - zástupci spravujících organizací. Pokud nespecifikovali správce zařízení způsob provádění prací již v rámci zpracování přípravné dokumentace, musí být při pracích v blízkosti inženýrských sítí dodržován následující postup:

Před zahájením prací bude přizván správce (uživatel) zařízení, aby potvrdil jeho existenci, ověřil nebo upřesnil jeho polohu a dal souhlas s prováděním prací na svém zařízení, nebo v jeho blízkosti. Současně zajistí - v případě potřeby - vypnutí zařízení z provozu v místě staveniště. Při pracích v prostoru, kde je zařízení pod napětím, je nutno dodržovat příkaz „B“ a zajistit trvalý dozor nad prováděním prací. Při pracích, kde hrozí nebezpečí střetu s jinými sítěmi se přizpůsobí technologie provádění prací charakteru ohrožení. Přeložky a úpravy sítí se provedou podle instrukcí správců. Odkryté sítě je třeba zabezpečit proti poškození.

Technologie výstavby a následné provozování zařízení nevytváří zvýšené riziko z hlediska požární ochrany, bezpečnosti práce, hygieny a civilní obrany. Stavební činnosti v jednotlivých provozních a stavebních souborech nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

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.

B. 2.6 Základní charakteristika technologických objektů a technických zařízení

a) Popis stávajícího stavu

Železniční přejezd P7566 se nachází v km 72,988 na trati Krnov – Olomouc na bruntálském záhlaví žst. Milotice nad Opavou. Jedná se o křížení se silnicí III. třídy pod úhlem 80°. Přejezd je zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením typu AŽD71 kategorie 3SNI se dvěma výstražníky. Vnitřní technologie PZS je umístěna v reléovém domku v blízkosti přejezdu, ve kterém je zároveň umístěna technologie staničního zabezpečovacího zařízení. Kontroly a ovládání přejezdového zařízení jsou staženy do kontrolní skříňky přejezdu na St. 2 v žst. Milotice nad Opavou (pohotovostní, nouzový, poruchový stav, ovládání uzavření a otevření přejezdu). Ze St2 je prováděn posun na zhlaví. Současně je provedena vazba na odjezdová a vjezdová návěstidla v žst. Milotice nad Opavou. Přibližovací úseky jsou tvořeny 50 Hz kolejovými obvody typu KO2081 a jsou společné i pro železniční přejezd v km 72,505. K anulaci přejezdu slouží anulační soubor ASE4. Na bruntálském zhlaví je do stanice zaústěna trasť na Vrbno p. Pradědem, kde je doprava řízena dle Provozního řádu pro řízení dráhy a drážní dopravy na regionální dráze Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. V traťovém úseku Milotice nad Opavou – Bruntál je doprava řízena pomocí telefonického dorozumívání. Nejvyšší traťová rychlost je 70 km/h a zábrzdná vzdálenost 700m. Technologie přejezdového zařízení byla naposledy rekonstruována v roce 1991. Napájení PZS je z reléového domku staničního zabezpečovacího zařízení. Železniční přejezd P7698 se nachází v km 0,301 na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem. Jedná se o křížení se silnicí III. třídy pod úhlem 75°. Přejezd je zabezpečen pouze výstražným křížem.

b) Popis navrženého řešení

PS-01 Kabelizace a vazby na SZZ

Bude provedena pokládka nové kabelizace v úseku žst. Milotice nad Opavou v km 73,300 – PZS v km 72,988 (P7566) v k.ú. Milotice nad Opavou.

PS-02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 72,988

V rámci PS bude nahrazeno stávající zabezpečovací zařízení novým se dvěma výstražnými skříněmi a celými závory přehrazujícími komunikaci, dle rozhodnutí Drážního úřadu a zřízen nový objekt pro umístění technologie o rozměrech 3 x 3m. Pro detekci železničních vozidel budou použity počítače náprav. Bude položena kabelizace mezi technologickým objektem a prvky zabezpečovacího zařízení. Stávající zabezpečovací zařízení bude demontováno, včetně stávající skříně PZS.

PS 03 **Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 0,301**

V rámci PS bude na přejezdu zabezpečeném výstražnými kříži zřízeno nové zabezpečovací zařízení se dvěma výstražnými skříněmi a celými závory přehrazujícími komunikaci, dle rozhodnutí Drážního úřadu. Pro detekci železničních vozidel budou použity počítače náprav. Bude položena kabelizace mezi technologickým objektem a prvky zabezpečovacího zařízení.

c) Energetické výpočty

Řeší spotřebu elektrické energie - výpočty jsou součástí technické zprávy PS02 části D.1.

B. 2.7 **Základní charakteristika stavebních objektů**

E.1 **Inženýrské objekty**

B. 2.7 **Základní charakteristika stavebních objektů**

Stávající stav P7566 v km 72,988

Kolejnice tvaru 49 E1 (S49) na dřevěných pražcích, rozdělení „c“, upevnění žebrové tuhé ŽS 4, kolejové lože šterkové, jedná se o bezstykovou kolej. V prostoru mezi přejezdem a výhybkou č. 21 je v koleji vevařen lepený izolovaný styk.

Ve stávajícím stavu je přejezdová konstrukce tvořena železobetonovými panely Brens. Vně koleje je konstrukce živičná. Kolejnicový žlábek je tvořen železobetonovými panely Brens. Délka přejezdové konstrukce je 6,00 metru.

Stávající stav P7698 v km 0,301

Kolejnice tvaru 49 E1 (S49) na dřevěných pražcích, rozdělení „c“, upevnění rozponové tuhé T 5, kolejové lože šterkové, jedná se o stykovanou kolej.

Ve stávajícím stavu je přejezdová konstrukce tvořena živičnou konstrukcí z asfaltového betonu. Kolejnicový žlábek je tvořen dvěma kolejnicemi na upravené podkladnici. Délka přejezdové konstrukce je 5,30 metru.

E.1 **Inženýrské objekty**

SO 01-1 **Železniční svršek v km 72,988**

Nový železniční svršek bude v sestavě: kolejnice tvaru 49E1 (S49) na betonových pražcích SB8 P v rozdělení „u“. Upevnění bude žebrové tuhé ŽS 4

(pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě). Kolejové lože bude šterkové fr. 31,5/63 v tloušťce 350 mm a kolej bezстыková. Do koleje bude vevařen nový lepený izolovaný styk. Úprava GPK bude provedena ASP.

Výhledový stav pro V130: na trati Olomouc – Krnov je možné při stávajících parametrech oblouků zvýšit rychlost na 70 km/h. (65 km/h)

Tento projekt je řešen v návaznosti (koordinaci) na projekt „Projekt osy koleje č. 1 na TÚ2191 Olomouc - Krnov, km 0,440 - 86,719“ z 11/2017 a zjednodušený projekt „Zjednodušený projekt - Oprava staničních kolejí v žst. Milotice nad Opavou“ ze 8/2020.

SO 01-2 Železniční svršek v km 0,301

Nový železniční svršek bude v sestavě: kolejnice tvaru 49E1 (S49) na ocelových pražcích tvaru Y v rozdělení „I“. Upevnění bude bezpodkladnicové pružné Skl 14 (pod přejezdovou konstrukcí v antikorozi úpravě). Kolejové lože bude šterkové fr. 31,5/63 v tloušťce 350 mm a kolej bezстыková. Úprava GPK bude provedena ASP.

Výhledový stav pro V100: na trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem je možné po minimální úpravě GPK zvýšit rychlost na 50 km/h. (40 km/h)

Tento projekt je řešen v návaznosti (koordinaci) na zjednodušený projekt „Oprava trati v úseku Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem“ ze 8/2020.

SO 02-1 Železniční spodek km 72,988

Na základě geotechnického průzkumu konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku bude zajištěna potřebná únosnost a stabilita pláně tělesa železničního spodku a zemní pláně. Bude také zajištěno odvodnění zemní pláně a provedena zpevněná konstrukce pražcového podloží v délce přejezdu P7566 dle předpisu S4.

Je navrženo ZKPP zřízené z vrstvy šterkodrti fr. 0/32 o tloušťce 0,25 m. Konstrukční vrstva železničního spodku bude zřízena z vrstvy šterkodrti fr. 0/32 o tloušťce 0,25. Pláň tělesa železničního spodku a zemní pláň jsou v příčném sklonu 5 %.

Odvodnění je provedeno podélným trativodním žebrem. Drenážní potrubí DN150 s perforací. Žebro je obalené separační geotextilií a vyplněné šterkem.

Bylo prověřeno, že v rámci tohoto SO nedojde ke kolizi se stávajícím železničním propustkem ev. km 72,988.

SO 02-2 Železniční spodek km 0,301

Na základě geotechnického průzkumu konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku bude zajištěna potřebná únosnost a stabilita pláně tělesa železničního spodku a zemní pláně. Bude také zajištěno odvodnění zemní pláně a provedena zpevněná konstrukce pražcového podloží v délce přejezdu P7698 dle předpisu S4.

Je navrženo ZKPP zřízené z vrstvy šterkodrti fr. 0/32 o tloušťce 0,25 m. Konstruktivní vrstva železničního spodku bude zřízena z vrstvy šterkodrti fr. 0/32 o tloušťce 0,25. Plán tělesa železničního spodku a zemní plán jsou v příčném sklonu 5 %.

Odvodnění je provedeno podélným trativodním žebrem. Drenážní potrubí DN150 s perforací. Žebro je obalené separační geotextilií a vyplněné šterkem.

V rámci tohoto SO bude stavebně odstraněn stávající propustek pod přejezdem.

SO 03-1 **Přejezdová konstrukce km 72,988**

Nově bude do přejezdu vložena celopryžová přejezdová konstrukce spojovaná spínacími táhly v modulu 1200 mm (vnější panely šířky 900 mm, vnitřní panely šířky 1435 mm). Venkovní panely jsou uloženy do závěrných zídek. Závěrné zídky budou uloženy na podkladní betonové bloky. Minimální délka přejezdu P7566 bude 7,20 metrů.

SO 03-2 **Přejezdová konstrukce km 0,301**

Nově bude do přejezdu vložena celopryžová přejezdová konstrukce spojovaná spínacími táhly v modulu 1200 mm (vnější panely šířky 713 mm, vnitřní panely šířky 1435 mm). Venkovní panely jsou uloženy do závěrných zídek. Závěrné zídky budou uloženy na podkladní betonové bloky. Minimální délka přejezdu P7698 bude 8,40 metrů.

SO 03-3 **Přejezdová komunikace přejezdů P7566 a P7698**

Jedná se o pozemní komunikaci s označením S III/4582.

Konstrukce vozovky (typ D2-N-3-PIII dle TP170):

- asfaltový beton ohrubný ACO 16, ČSN EN 13108-1, tl. 60 mm
- spojovací postřik asfaltovou emulzí PS dle ČSN 73 6129, 0,3 kg/m²
- asfaltová směs recyklovaná R-mat, ČSN EN 13108-1, tl. 60 mm
- infiltrační postřik asfaltovou emulzí PI dle ČSN 73 6129, 0,8 kg/m²
- šterkodrt' ŠDa dle ČSN EN 13285, tl. 250 mm.

Nezpevněná krajnice z asfaltového recyklátu ve sklonu 8% a tloušťce 0,10 m.

Po levé straně komunikace bude umístěno dřevěné zábradlí tvořené dřevem ocelovým svodidlem pro zamezení zastavování a stání vozidel v místě železničního přejezdu. V tomto zábradlí bude umístěna jedna otočná závora. Stejná závora bude umístěna i na vjezdu k lesní cestě/pěšině směřující k Bunkru VII/577/B2-100 lom a dále k silnici III/4518.

SO 03-4 Provizorní komunikace a DIO

V rámci SO bude zřízena provizorní komunikace pro nahrazení uzavřené silnice III/4582, bude zřízena pro přístup na stavbu, přístup k nemovitostem v ŽST Milotice nad Opavou a pro přístup náhradní autobusové dopravy. Komunikace je navržena podle katalogových listů polních cest, konkrétně ve skladbě:

- PKN C-2 D2 PKN C04 pro modul přetvárnosti podloží 30 MPa:
 - Dvojrsvý nátěr DV ČSN EN 12271 1,2 km/m²
 - Recyklát R-mat ČSN EN 13108-8 60 mm
 - Stěrkodrt' ŠDB ČSN EN 13242+A1 200 mm
- Celková tloušťka 260mm

Těleso komunikace bude provedeno zazubením stávajícího terénu a zřízením násypu ze zemin vhodných.

Provizorní komunikace bude jednosměrná, šířky 3m. Rozšíření je provedeno pro průjezd vozidel do celkové délky 12m – ověřováno vlečnou křivkou autobusu 12m (dle TP 171). Po levé straně provizorní komunikace je nutné umístit svodidlo, toto bude dřevoocelové svodidlo dle TP 140 v provedení T18 4M s úrovní zadržení N1. Návrhová (a maximální povolená) rychlost bude 15 km/h. Provoz bude řízen pomocí mobilní semaforové soupravy, řízené radiově vybavené detekcí čekajících vozidel v režimu trvalého zákazu jízdy s povolením na základě detekce.

Pro možnost výstavby a spuštění provizorní komunikace bude nutné kácení stromů.

Po realizaci bude provizorní komunikace ponechána v nekolizních místech pro možné budoucí využití.

SO je navržený v kolizi s inženýrskými sítěmi, součástí SO je vytýčení, odkopání a ochrana IS během výstavby, včetně nového uložení po dokončení stavby.

SO 04-1 Silniční propustek

Tento propustek je zřízen jako náhrada za rušený šikmý propust v km 0,299 v traťové koleji do Vrbna. Nový silniční propustek je umístěn pod silnicí III/4582 v prostoru mezi železničními přejezdy P7566 a P7698. Nový propustek převádí vodu převedenou propustkem v km 73,012 na hlavní trati a také odvodňuje přilehlé povodí mezi oběma traťovými kolejemi.

Propust je kolmý k ose komunikace. Jeho nosná konstrukce je trubní o světlosti 0,80 m ze ŽB patkových prefabrikátů uložených na základové desce. Šířka propustku (délka nosné konstrukce) je 11,90 m a jeho sklon 3,0 %. Ukončení na vtoku a výtoku je pomocí čelních trub zešikmených ve sklonu 1 : 1,5. Vtoku i výtoku propustku je v korytu a na svazích zpevněn kamennou dlažbou uloženou do betonového lože.

SO 04-2 Železniční propustek v km 0,282

V rámci tohoto objektu dojde k demolici stávajícího propustku v km 0,299 a výstavbě nového v km 0,282 traťové koleje do Vrbna. Stávající propust v km 0,299 o šířce

otvoru 0,60 m je deskový vyzdžený z kamene s deskou z kamenných překladů. Tento starý propustek je sice veden kolmo na přejezdovou komunikaci, ale zároveň nevhodně veden šikmo pod úhlem 41° na traťovou kolej v místě pod přejezdem P7698. Výšková poloha současného propustku neumožňuje zřídit zesílenou konstrukci pražcového podloží pod přejezdovou konstrukcí.

Stávající propust v km 0,299 bude kompletně vybourán včetně jeho kamenných čel a zemní těleso bude vyplněno vyzískanou zeminou ze stavby.

Nový propustek je vymístěn před železniční přejezd do km 0,282 mimo oblast jeho zesílené konstrukce pražcového podloží. Propustek je navržen kolmo na osu koleje ve sklonu 3,0 %. Nosná konstrukce je trubní o světlosti 0,80 m ze ŽB patkových prefabrikátů uložených na základové desce. Šířka propustku (délka nosné konstrukce) je 13,90 m. Na výtokové části je prodloužen z důvodu umožnění nejen současného převedení koleje ale i dočasně vybudované náhradní vozovky po období budoucích oprav přejezdové konstrukce. Ukončení na vtoku a výtoku je pomocí čelních trub zešikmených ve sklonu 1 : 1,5. Vtoku i výtoku propustku je v korytu a na svazích zpevněn kamennou dlažbou uloženou do betonového lože.

SO 05 Reléový domek v km 72,988

Předmětem tohoto SO je výstavba nového technologického objektu (RD). Jedná se reléový domek zavedeného typu 3x3m.

E.3 Trakční a energetická zařízení

SO-06 Elektrická přípojka PZZ

Předmětem tohoto SO je rekonstrukce stávající elektrické přípojky nn pro stávající RD přejezdu P7566 v km 72,988 za účelem napájení technologie nových PZS přejezdů P7566 v km 72,988 a P7698 v km 0,301 umístěné v novém společném RD. Místem napojení zůstane i nadále stávající skříň KS2 na VB v žst. Milotice nad Opavou, ze které bude pro napájení technologie těchto nových PZS vyveden nový napájecí kabel ukončený ve skřini jističů KS P7566 společné přístrojové skříně pro přejezdy SSP u nového RD výše uvedených přejezdů. Ve skřini jističů KS P7566 bude na jejím vstupu osazeno podružné měření Správy železnic pro odběr zabezpečovacího zařízení ve správě SSZT a bude z ní napojena vlastní technologie nového RD přejezdů v km 72,988 (P7566) a km 0,301 (P7698). Zároveň v ní bude připraven vývod pro napájení technologie PZS sousedního přejezdu v km 72,505 (P7565), jehož rekonstrukce je předmětem jiné samostatné stavby a z něhož by pak měl být v budoucnu následně napojen ještě další přejezd v km 0,696 (P7699) vzdálený od něj cca 120 m.

Nouzové vypnutí napájení přívodu pro nový RD přejezdů v km 72,988 (P7566) a km 0,301 (P7698) bude zajištěno ve skřini RJ_P7566, do které bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

Na základě požadavku investora (provozovatele) nebude u nového RD zřizována přívodka pro možnost připojení mobilního dieselagregátu.

B. 2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby

Reléový domek (RD) u přejezdů tvoří jeden samostatný požární prostor skládající se z jedné místnosti bez oken s jedněmi vstupními dveřmi. V RD budou pouze dva malé otvory pro účely větrání (jeden otvor s větrákem, druhý nasávací se žaluziemi). RD bude stát samostatně v blízkosti přejezdu. V RD bude umístěno elektrické zařízení. EPS zřizována nebude. Technologický domek nebude vybavena hasicím přístrojem. Při jakémkoliv oprávněném vstupu do objektu musí mít obsluha s sebou v automobilu 1 ks PHP sněhový nebo plynový s čistým hasivem a s hasicí schopností min. 89 B, C, resp. práškový s hasicí schopností 34A, 183B, C (tzn. s náplní 5 kg nebo 6 kg).

V RD se nebudou trvale nebo dlouhodobě zdržovat osoby. V RD se bude zdržovat pouze údržba po dobu nezbytně nutnou pro provedení udržovacích prací nebo pro odstranění poruchy na zařízení.

Stavební činností nebudou narušeny požární hydranty, ani požární signalizace v oblasti stavby (ve stavbě se nevyskytují).

B. 2.9 Úspora energie a tepelná ochrana

Konstrukce reléového domku je odolná proti povětrnostním, chemickým, biologickým vlivům a proti vandalismu. Potřebného tepelného odporu konstrukce domku je dosaženo přidáním tepelně izolačních desek zevnitř stěn a stropů domku a do podlahy domku. Spotřeba elektrické energie je spočítána na hodnotu potřebnou pro provoz zabezpečovacího zařízení.

B. 2.10 Hygienické řešení stavby

Hygienické požadavky se s ohledem na charakter stavby neuvažují, stavba neovlivní nijak zásadně okolí. Stavba sama negeneruje žádný provoz, zvyšuje bezpečnost provozu.

B. 2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Na staveništi nebylo provedeno radonové měření

b) Ochrana před bludnými proudy

Korozní průzkum a monitoring bludných proudů nebyl proveden. Významné namáhání bludnými proudy se nepředpokládá.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Namáhání technickou seizmicitou (např. trhačími pracemi, dopravou, průmyslovou činností, pulzujícím vodním proudem apod.) se v okolí stavby nepředpokládá.

d) Ochrana před hlukem

Vzhledem k tomu, že se jedná o rekonstrukci, zvýšení úrovně hluku se nepředpokládá.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází v povodňové oblasti.

f) Ostatní účinky

Ostatní účinky se nepředpokládají.

B.3 **Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu**

a) Napojení místa technické infrastruktury

Napojení technické infrastruktury se stavbou nemění

B.4 **Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie**

Viz. samostatná zpráva B.4.

B.5 **Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav**

V rámci stavby nejsou navrženy žádné zásadní terénní úpravy. Dotčená zeleň, bude po dokončení stavby uvedena do původního stavu (dosypána, urovnána, zaseta nová tráva).

B.6 **Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrany**

Viz. samostatná zpráva B.6.

B.7 **Ochrana obyvatelstva**

Navržená stavba bude v průběhu výstavby 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.

B.8 **Zásady organizace výstavby**

B. 8.1 Technická zpráva

a) Potřeby a spotřeby rozhodujících médií a hmot, jejich zajištění

Staveniště bude zajištěno dodávkou elektrické energie ze stávajících rozvodů.

Dodavatel stavby si smluvně zajistí požadovaný odběr energií a dohodne detailní způsob staveništního odběru s investorem, případně i s příslušným správcem sítě.

b) Odvodnění staveniště

Stavba nemá požadavky na odvodnění

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Pro odběr elektřiny během stavby bude využito stávající elektrické přípojky. Dopravní obslužnost stavby bude zajištěna po stávajících komunikacích.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Při realizaci stavby je potřeba minimalizovat dopady na okolí staveniště z hlediska hluku, vibrací, prašnosti apod.

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

Stavba ve všech svých částech nemá negativní vliv na životní prostředí. V obvodu stavby se nenachází žádné kulturní památky, památkové stromy či chráněné druhy rostlin, živočichů a nerosty.

Stavbou vyžaduje kácení viz. příloha souhrnné zprávy. Umístění náhradní výsadby přednostně umístit na pozemcích obce Milotice nad Opavou. V dílčích částech nové kabelové trasy bude potřebné provést vyřezání náletových křovin. Stavba nevyžaduje rozsáhlejší demolice stávajících objektů. Jedná se o tzv. ekologicky čistý technologický provoz bez produkce exhalací odpadu. Provoz nebude mít trvalý negativní vliv na životní prostředí. Dokončená stavba nebude mít vliv na klimatické poměry, využívání přírodních zdrojů, kulturní památky, hladinu hluku ve dne i v noci a ani na hladinu emisí.

Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší, budou zvoleny takové technologie provádění prací, které vedou ke snižování emisí.

Během výstavby dojde k časově omezenému nárůstu hladiny hluku a může dojít ke zvýšení prašnosti během zemních prací. Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku nepřesáhly hygienické limity hluku ze stavební činnosti v chráněných venkovních prostorech v denní době, stanovených v § 12 nařízení vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nežádoucími účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů, ve spojení s přílohou č.3, části B tohoto nařízení vlády. Hodnoty prašnosti nesmí přesahovat hodnoty obvyklé u staveb 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. Případný únik ropných látek bude řešen ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem a příslušnými orgány státní správy.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Trvalý zábor staveniště je vymezen vnějšími hranicemi stavebních pozemků. Bude-li to nutné, vzniknou dočasné zábory na přilehlých okolních pozemcích, zejména v průběhu zemních prací pro dočasné uložení s manipulovaný materiálem. Dočasné zábory budou co nejmenšího rozsahu po dobu nezbytně nutnou a budou předem domluveny s příslušným vlastníkem pozemku a správcem sítě.

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Po dobu realizace stavební části, zejména SO 01, 02 a 03, bude zajištěna bezbariérová obchozí trasa staveniště pro pěší.

h) Maximální produkovaná množství a druhy odpadů a emisí při výstavbě, jejich likvidace

Odpady, které vzniknou při stavbě, budou v souladu se zákonem č.541/2010 Sb. o odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy s ním souvisejícími likvidovány na stavbě, odvozem do sběrných surovin nebo na skládku k tomu určenou.

17 04 05 železo/ocel

17 09 04 směsný stavební a demoliční odpad

i) Bilance zemních prací, požadavky na přesun nebo deponie zemin

Zemní práce budou prováděny v potřebném rozsahu pro zhotovení konstrukcí přejezdu a zřízení kabelové trasy. Předběžně se nepředpokládá nutnost přísunu nebo deponie zeminy. Výkopek ze základů bude znovu použit na násypy kolem stavby.

j) Ochrana životního prostředí při výstavbě

Při provádění stavby se musí brát v úvahu okolní prostředí. Je nutné dodržovat všechny předpisy a vyhlášky týkající se provádění staveb a ochrany životního prostředí a dále předpisy o bezpečnosti práce. V průběhu realizace budou vznikat běžné staveništní odpady, které budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Realizační firma nebo osoby angažované v realizaci stavby budou užívat mobilní WC. S veškerými odpady, které vzniknou při výstavbě a provozu objektu, bude nakládáno v souladu se zákonem č. 541/2020 Sb. O odpadech, jeho prováděcími předpisy a předpisy souvisejícími vyhláška MŽP č. 381/2001 Sb. a č. 383/2001 Sb. Obaly stavebních materiálů budou odváženy na řízené skládky k tomu určené. Dopravní prostředky musí mít ložnou plochu zakrytu plachtou nebo musí být uzavřeny. Zároveň budou dopravní prostředky při odjezdu na veřejnou komunikaci očištěny. Skladovaný prašný materiál bude řádně zakryt a při manipulaci s ním bude pokud možno zkrápěn vodou, aby se zamezilo nadměrné prašnosti.

k) Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi

Viz. samostatná zpráva „Plán BOZP“.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Stavba nezasahuje do částí chodníků v těsné blízkosti přejezdu.

m) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby

Nejsou evidovány žádné speciální podmínky pro provádění stavby.

n) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Při zásobování staveniště bude respektován provoz veřejné dopravy a chodců. Stavbou nebudou vznikat zvláštní dopravně inženýrská opatření.

o) Postup výstavby, rozhodující termíny, postupné uvádění do provozu
Celá stavba tvoří jeden funkční celek. Při realizaci stavby se předpokládá následující postup výstavby:

Budou provedeny následující práce:

- zřízení kynety pro pokládku kabelizace dle PS01
- položení chrániček pod tratí a pozemními komunikacemi dle požadavku jednotlivých PS a SO
- pokládka kabelizace dle PS01
- zaměření skutečné polohy kabelů a zához kynety dle PS01
- instalace venkovní technologie PZS dle PS02
- úprava el. přípojky do RD PZS dle SO03
- provede se rekonstrukce železničního spodku, svršku, přejezdové konstrukce dle SO01, 02, 03
- instalace vnitřní technologie v RD PZS dle PS02
- demontáž rušených technologických komponentů stávajícího zařízení dle PS02

zahájení stavby: květen 2022

ukončení stavby: srpen 2022

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

Z hlediska výluky veřejné dopravy je možné stavbu rozdělit na dvě základní části. Část s možností provádění stavby bez vlivu na silniční a železniční dopravu a část provádění stavby za výluky silniční a železniční dopravy.

Provozní soubory a stavební objekty, které budou prováděny v době konání částečného omezení železniční dopravy dle předpisů provozovatele dráhy. Jedná se o stavební činnosti dle PS01, PS02, PS03, SO01, SO02, SO03, SO04.

Stavební objekty související s úpravou kolejí, přejezdové konstrukce a odvodnění včetně napojení přejezdové konstrukce na stávající stav SO01, SO02, SO03 lze provést pouze při přerušení provozu koleje a státní silnice č. 42825/III. křižující přejezd. Dokončovací práce a práce související s pokládkou kabelových tras, úpravou chodníku a montáží technologických zařízení lze provést za provozu s dodržáním příslušných bezpečnostních opatření.

V předstihu, před uzavřením přejezdu pro silniční dopravu, bude zřízena objízdná trasa.

Popis činností v době konání nepřetržité výluky traťové koleje.

Stavební práce na SO01 až 05 si vyžádají omezení železniční a silniční dopravy:

- 19 denní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS trati Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem
- 9 denní nepřetržitou výlukou traťové koleje včetně výluky PZS trati Olomouc – Krnov
- 19 dnů nepřetržitého uzavření komunikace III./42825 v místě přejezdu

Přípravné práce před vyloučením silniční a železniční dopravy

- Předmontáž nových kolejových polí
- Vytýčení inženýrských sítí
- Zřízení objízdné trasy

Stěžejní práce ve výluce traťové koleje / za silniční uzávěry

- postavení dopravního značení objízdné trasy
- odstranění přejezdové konstrukce, odfrézování živичného krytu do navržených vzdáleností, odstranění konstrukčních vrstev vozovky do projektovaných vzdáleností od osy koleje na obě strany
- odstranění kolejového roštu a kolejového lože v rekonstruovaném úseku
- odstranění železničního spodku
- vybudování odvodnění v oblasti přejezdu
- vybudování konstrukčních vrstev tělesa železničního spodku
- zřízení kolejového svršku vč. koleje
- výměna kolejnic za 49E1 na stávajících pražcích
- podbití koleje GPK
- svaření bezстыkové koleje
- vybudování pryžové přejezdové konstrukce v ev. km 72,988 a 0,301
- vybudování nové konstrukce vozovky, příp. pokládka nového živичného krytu v projektem navržených úsecích pozemní komunikace
- rekonstrukce vodorovného dopravního značení
- zrušení dopravního značení objížd'ky

Práce po ukončení výluky traťové koleje /obnovení provozu na místní komunikaci

- Demontáž kolejových polí do součástí a uložení na skládku investora
- Konečné úpravy
- Geodetické práce (zaměření skutečného provedení stavby)

Zhotovovací práce, kontrolní zkoušky měření musí být provedeny v souladu s technickými normami, předpisy SŽDC, 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.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Jednotlivá zařízení staveniště budou umístěna na pozemcích investora stavby. Nesmí přitom docházet k ohrožování a nadměrnému zatěžování okolí stavby, ke znečišťování komunikací, ovzduší, vod, k omezení přístupu k přilehlým stavbám nebo pozemkům.

B. 8.2 Výkresy

Neobsazeno

B. 8.3 Harmonogram výstavby

Po předání staveniště si zhotovitel požádá o vytyčení podzemních inženýrských sítí a zařízení u příslušných správců a to nejpozději 14 dnů před zahájením zemních prací. Po dokončení výstavby objízdne trasy bude zahájena výluka traťové koleje a vypnutí stávajícího PZS. Budou provedeny práce na rekonstrukci železničního přejezdu dle SO01,02,03 a souběžně budou probíhat práce na montáži technologické části dle PS01, PS02 a SO 04. Případné škody vzniklé v průběhu prací na stávajících funkčních zařízeních dráhy hradí zhotovitel prací. Po ukončení stavby budou všechny prostory uvedeny do původního stavu.

Se vzniklým odpadem je zhotovitel povinen naložit dle příslušných zákonů a vyhlášek. Vznik ekologicky závadného odpadu se nepředpokládá.

Nově položené kabelové trasy budou geodeticky zaměřeny. Při pokládce kabelů je nutno dodržovat platné normy a předpisy Správy železnic s. o. Stavba nemá výrobní charakter a neklade požadavky na zdroje surovin, energie, vody a likvidace odpadů.

Po vypnutí stávajícího technologického zařízení PZS bude provedena jeho demontáž. Stávající technologické zařízení bude po demontáži předáno správci SSZT OŘ Olomouc ke kategorizaci a stanovení je ho dalšího případného využití.

Souběžně s montáží nové technologie PZS dle PS02 budou provedeny související úpravy v navazujících zařízeních ŽST Milotice nad Opavou. Veškeré práce budou provedeny dle projektové dokumentace v souladu s ČSN a předpisy provozovatele.

Zhotovitel stavby zajistí veškeré práce potřebné pro uvedení ZZ – určených technických zařízení do provozu. Jde o provedení výchozí revize, provedení vlastního přezkoušení zhotovitelem, předá zařízení k přezkoušení odborné komisi, zajistí vydání protokolů právníkou osobou a požádá DÚ o vydání průkazu způsobilosti jednotlivých provozních souborů a uvedení ZZ do provozu.

B. 8.4 Schéma stavebních postupů

Vzhledem k rozsahu stavby nejsou stanoveny stavební postupy.

B. 8.5 Bilance zemních hmot

Vyzískaná zemní hmota a materiál nebude využita v dalších stavbách. Předpokládané malé množství vyzískané zemní hmoty nechá zhotovitel odstranit na nejbližší řízené skládce dle pokynů OÚ.

Vypracoval: Marian Kiss

08/2021

Příloha

Legenda zkratk, používaných u staveb na dráze:

AC	Střídavý proud
ASHS	Autonomní samohasící systém
Bpv	Výškový systém baltský po vyrovnání
CIN	Celkové investiční náklady
CDP	Centrální dispečerské pracoviště
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	Česká technická norma
DC	stejnoseměrný proud
DD	dálková diagnostika
DDTS	Dálková diagnostika technologických systémů
DK	dálková kabelizace, dálkový kabel
DOK	dálkový optický kabel
DOÚO	dálkové ovládání úsekových odpojovačů
DOZ	dálkově ovládané zabezpečovacího zařízení
d.ú.	definiční úsek
DÚ	Drážní úřad
DŘT	dispečerská řídicí technika
ED	elektrodispečink
EIA	Environmental Impact Assessment – Posuzování vlivů na živ.prostředí
ETC	evropský vlakový zabezpečovač (European Train Control System)
ERTMS	evropský systém řízení železničního provozu, dopravy (European Rail Traffic Management System)
EOV	elektrický ohřev výhybek, výměn
EPS	elektrická požární signalizace
FKZ	filtračně kompenzační zařízení
GPRS	technologie paketového mobilního přenosu dat (General Packet Radio Services)
GSM-R	mobilní komunikační systém pro železnici (Global System for Mobile Communications – Railway)
GVD	Grafikon vlakové dopravy
IPO	individuální protihluková opatření
ITZ	integrované telekomunikační zařízení
IZS	Integrovaný záchranný systém
JOP	Jednotné obslužné pracoviště
KJŘ	Knižní jízdní řád
MP	mostní provizorium
MPP	mostní průjezdný průřez
MK	místní kabelizace, místní kabel
MR	měnírna
MRTS	místní radiová technologická síť
MŘS	místní řídicí systém
NN	nízké napětí
NS	napájecí stanice
NZ	napájecí zdroj
Odb.	odbočka
ON	občasná návěst

PD	přípravná dokumentace
PNS	provizorní napájecí stanice
PHS	protihluková stěna
PTM	trakční měnírna
PTS	přejezdová transformační stanice
PS	provozní soubory
PUPFL	pozemky určené k plnění funkcí lesa
PZS	přejezdové zabezpečovací zařízení světelné
RD	releový domek
SO	stavební objekty
SS	spínací stanice
ss	subsystém
SZZ	staniční zabezpečovací zařízení
SŽDC, s.o.	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
TK	traťová kabelizace, traťový kabel
TM	trakční měnírna
TNS	trakční napájecí stanice
TRS	traťový rádiový systém
TR, TS	trafostanice
TTP	Tabulka traťových poměrů
TTS	traťová transformační stanice
TSI	Technické specifikace pro interoperabilitu
t.ú.	traťový úsek
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
TV	trakční vedení
TZZ	traťové zabezpečovací zařízení
UIC	Mezinárodní železniční unie
UNZ	univerzální napájecí zdroj
VB	výpravní budova
VN	vysoké napětí
VO	veřejné osvětlení
VVN	velmi vysoké napětí
ZKPP	Zesílená konstrukce pražcového podloží
ZOK	závěsný optický kabel
ZPF	zemědělský půdní fond
ZZ	Zabezpečovací zařízení
žkm	železniční kilometr
Žst, ŽST	železniční stanice

Poznámka: Použité zkratky vycházejí ze zvyklostí a terminologie, užívané v rámci projektů železničních dopravních staveb.