

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

Čís.	Popis změny	Datum	Jméno

Generální projektant:	DRAWINGS s.r.o. Opavská 845 721 00 Ostrava	Hlavní inženýr projektu: Ing. Tomáš DERKA	www.dws.cz DIČ: CZ04650263 IČO: 046 50 263
-----------------------	---------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------

Vypracoval: Tomáš DERKA	Autorizoval: Tomáš DERKA	Kontroloval: Michal ŠOBR	DRAWINGS
Kraj: Moravskoslezský	Obec / Traťový úsek: TÚ Suchdol nad Odrou - Odry	DRAWINGS s.r.o. www.dws.cz Opavská 845 DIČ: CZ04650263 721 00 Ostrava IČO: 046 50 263 e-mail: info@dws.cz tel.: +420 592 750 147	
Objednatel: Správa železnic, státní organizace Oblastní ředitelství Ostrava Muglinovská 1038/5, 702 00 Ostrava – Přívoz			Datum: 08/2022
Akce: Oprava trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou v km 0,487 – 10,014			Formát: 39 stran A4
Příloha: Souhrnná technická zpráva			Č. zakázky: 4510/21/601
			Měřítko: Souprava:
			Stupeň: DUSP/PDPS
			Část dokumentace: B
			Č. přílohy:

Obsah

1. POPIS ÚZEMÍ STAVBY	3
2. CELKOVÝ POPIS STAVBY	11
2.1. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVBY A JEJÍHO UŽÍVÁNÍ	11
2.2. CELKOVÉ URBANISTICKÉ A ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ	18
2.3. CELKOVÉ TECHNICKÉ ŘEŠENÍ	18
2.4. BEZBARIÉROVÉ UŽÍVÁNÍ STAVBY	20
2.5. BEZPEČNOST PŘI UŽÍVÁNÍ STAVBY	20
2.6. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA TECHNICKÝCH A TECHNOLOGICKÝCH ZAŘÍZENÍ	20
2.7. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKA STAVEBNÍCH OBJEKTŮ	21
2.8. ZÁSADY POŽÁRNĚ BEZPEČNOSTNÍHO ŘEŠENÍ	24
2.9. ÚSPORA ENERGIE A TEPELNÁ OCHRANA	24
2.10. HYGIENICKÉ POŽADAVKY NA STAVBY, POŽADAVKY NA PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ	24
2.11. ZÁSADY OCHRANY STAVBY PŘED NEGATIVNÍMI ÚČINKY VNĚJŠÍHO PROSTŘEDÍ	24
3. PŘIPOJENÍ STAVBY NA TECHNICKOU A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURU	25
4. ZÁKLADNÍ ÚDAJE O PROVOZU, PROVOZNÍ A DOPRAVNÍ TECHNOLOGIE	25
5. ŘEŠENÍ VEGETACE A SOUVISEJÍCÍCH TERÉNNÍCH ÚPRAV	26
6. POPIS VLIVŮ STAVBY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ A JEHO OCHRANA	26
7. OCHRANA OBYVATELSTVA	27
8. ZÁSADY ORGANIZACE VÝSTAVBY	27
8.1. TECHNICKÁ ZPRÁVA	27
8.2. VÝKRESY	37
8.3. HARMONOGRAM VÝSTAVBY	37
8.4. SCHÉMA STAVEBNÍCH POSTUPŮ	37
8.5. BILANCE ZEMNÍCH HMOT	37
9. CELKOVÉ VODOHOSPODÁŘSKÉ ŘEŠENÍ	37
10. SEZNAM POUŽITÝCH PŘEDPISŮ	38

Legenda zkratk

BOZP	bezpečnost a ochrana zdraví při práci
ČD	České dráhy, a.s.
ČSN	česká technická norma
GPk	geometrické parametry koleje
CHKO	chráněná krajinná oblast
SPÚ	Státní pozemkový úřad
IGP	inženýrsko-geologický průzkum
k.ú.	katastrální území
p.č.	parcelní číslo
PPK	prostorová poloha koleje
SO	stavební objekt
SŽ	Správa železnic, státní organizace
SŽ OR	SŽ, Oblastní ředitelství
p.č.	parcelní číslo pozemku
PD	projektová dokumentace
PZ	průkaz způsobilosti
PS	památný strom
TBZ	technickobezpečnostní zkouška
TSI	technické specifikace pro interoperabilitu podle Směrnice EU 2016/797
UTZ	určená technická zařízení
ŽB	železobeton – cementový beton vyztužený ocelovou výztuží
ŽST	železniční stanice

SOUHRNNÁ TECHNICKÁ ZPRÁVA

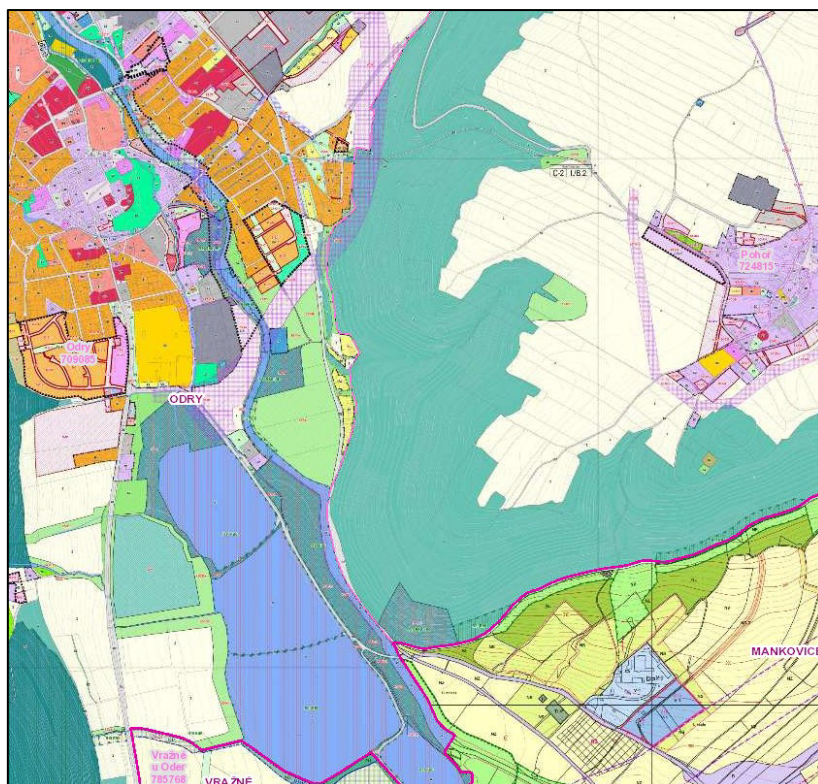
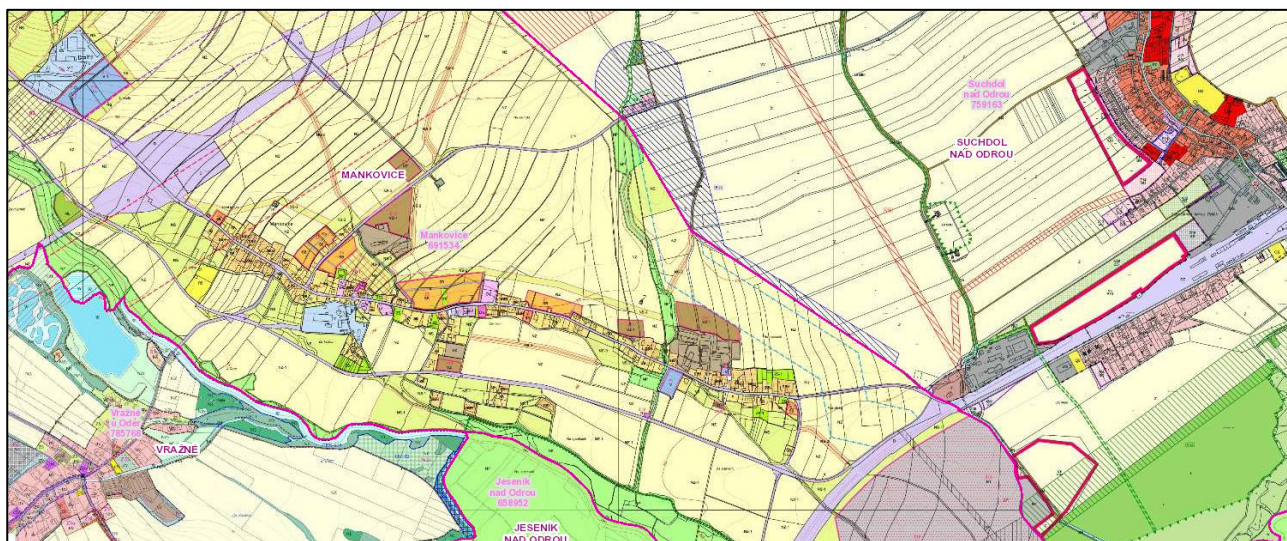
1. Popis území stavby

a) Charakteristika území a stavebního pozemku, zastavěné území a nezastavěné území, soulad navrhované stavby s charakterem v území

Stavba se nachází v zastavěném i nezastavěném území. Počátek úseku od km 0,5 do km 1,5 se nachází v zastavěné části, v dalším úseku od km 1,5 do km 9,2 se nachází v extravilánu a od km 9,2 do konce stavby v km 10,0 je opět v zastavěné oblasti města Odry. Celá trasa stavby se nachází hlavně na pozemcích pro dopravu, jen okrajově zasahuje na jiné pozemky. Stavba je tak v souladu s charakterem území.

b) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování

Celá stavba je v souladu s územním plánem obcí Suchdol nad Odrou, Mankovice a Odry. Územní plán města Odry platí pro k.ú. Odry a Pohoř. Nachází se v území určeném pro dopravu vyznačenou šedou barvou.



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

Žádné výjimky z obecných požadavků na využití území nebyly vydány a není třeba je vydávat.

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

Zásadní podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů byly do projektové dokumentace zapracovány. Veškeré stanoviska dotčených orgánů jsou součástí dokladové části dokumentace. Podmínky tam stanovené musí stavebník nebo jim pověřený stavební podnikatel dodržet. V případě potřeby dodatečné změny těchto závazných podmínek například z důvodu pracovní technologie, je nutno tyto změny v předstihu znovu projednat s příslušnými orgány. Nově projednané podmínky výstavby ovšem musí být v souladu s projektovou dokumentací ověřenou stavebním úřadem.

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, odbor územního plánování a stavebního řádu požaduje koordinaci záměru se záměrem vysokorychlostní tratě (Bělotín) hranice kraje – Ostrava – Svinov, kde je oprávněný investor totožný, tj. Správa železnic, státní organizace.

Před zahájením stavebních prací je potřeba uzavřít smlouvu o nájmu pozemků s obcí Mankovice, městem Odry, Státním pozemkovým úřadem, Lesy České republiky a Českými drahami, a.s.

e) Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika, včetně zdrojů nerostů a podzemních vod

Podloží kvartéru zájmového prostoru v úseku mezi Suchdolem nad Odrou a Mankovicemi (do cca km 7,0) je tvořeno terciárními miocénními spodnobadenské šedými jíly, přecházejícími směrem do skalního podloží (jílovce). V úseku mezi Mankovicemi a Odrami (v okolí kopce Pohoř od drážního km cca 7,150 již výchozy skalního podkladu) hradecko-kyjovickým souvrstvím slezského kulmu, stáří spodní karbon (paleozoikum), spodní namur a horní visé. Hradecko-kyjovické souvrství obecně může tvořit dva základní litotypy – droby a břidlice ve stratigrafické posloupnosti (hradecké vrstvy a mladší kyjovické vrstvy), případně se může jednat o dvě laterální litofacie. Směrem k Odram přibližně od drážního km 6,6-7,15, přechází eolické sedimenty do deluviálních hlinito-kamenitých sedimentů pleistocenního až holocenního stáří a tvoří JV úbočí kopce Pohoř. Stejně deluviální sedimenty se budou vyskytovat i na SZ úpatí kopce Pohoř v drážním km 9,4-9,6.

Geomorfologicky patří území stavby od km 0,5 do km 7,2 do podcelku Oderské brány a okrsku Oderská niva. navazující úsek od km 7,2 do km 10,0 patří do podcelku Vítkovské vrchoviny a okrsku Oderská kotlina.

Zájmové území leží v hydrologickém povodí řeky Odry a náleží k dílčím hydrologickým povodím 4. řádu. Nejbližší vodotečí je řeka Odra, která protéká J až JZ směrem od řešeného traťového úseku, a ke které hlavním směrem proudí podzemní voda v zájmovém území. Z hlediska hydrogeologické rajonizace se řadí zájmová lokalita převážně do rajónu 1510 – Kvartér Odry, okrajově v okolí kopce Pohoř do rajónu 6611 – Kulm Nízkého Jeseníku v povodí Odry.

Bližší charakteristika včetně map je uvedena v IGP.

f) Výčet a závěry provedených průzkumů a měření – geologický průzkum, hydrogeologický průzkum, korozní průzkum, stavebně technický průzkum, stavebně historický průzkum apod.

Byl prováděn inženýrsko-geologický průzkum s hydrogeologickým posudkem se zaměřením na zjištění geotechnických parametrů podloží zejména v úseku opěrných a zárubní zdi v km 7,3 až km 8,0 a pak v blízkosti mostů a železničních přejezdů po celém řešeném úseku trati. Bylo prováděno celkem 35 ks průzkumných sond, dále ručně vedené vrty, statické i dynamické zatěžovací zkoušky a dynamické penetrace. Laboratorními zkouškami byla zjišťována mechanicko-fyzikální vlastnosti odebraných vzorků a také jejich toxicita. Obecně lze konstatovat, že kromě úseku se skalními výchozy je podloží povětšinou tvořeno tuhými nebo pevnými jílovitými zeminami s klasifikací F6 CL. V úseku od km 7,2 do km 8,1 lze očekávat štěrk promísený jílem.

Hladina podzemní vody v sondách do hloubky 1 m nebyla zastižena. Ve svahu na zárubní zdi v km 7,4 až 7,6 se nachází příčné splachy zemin

Byly prováděny diagnostické průzkumy zárubní a opěrné zdi v km 7,3 až km 7,6 a dále průzkumy mostních

objektů v km 2,293, km 4,345 a 5,756. Výsledky průzkumu víceméně doporučily nutnou opravu nosných konstrukcí těchto objektů nebo jejich náhradu.

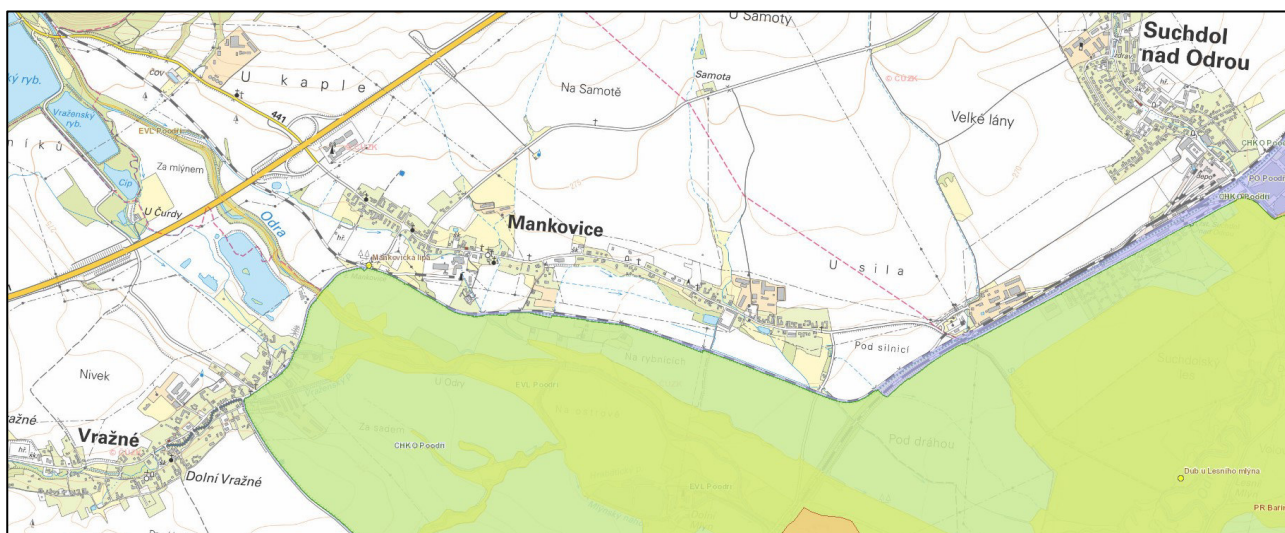
g) Ochrana území podle jiných právních předpisů

Z hlediska ochrany přírody se stavba nachází v Ptačí oblasti Poodří, a to od km 1,4 po km 7,2 (zastávka Mankovice).

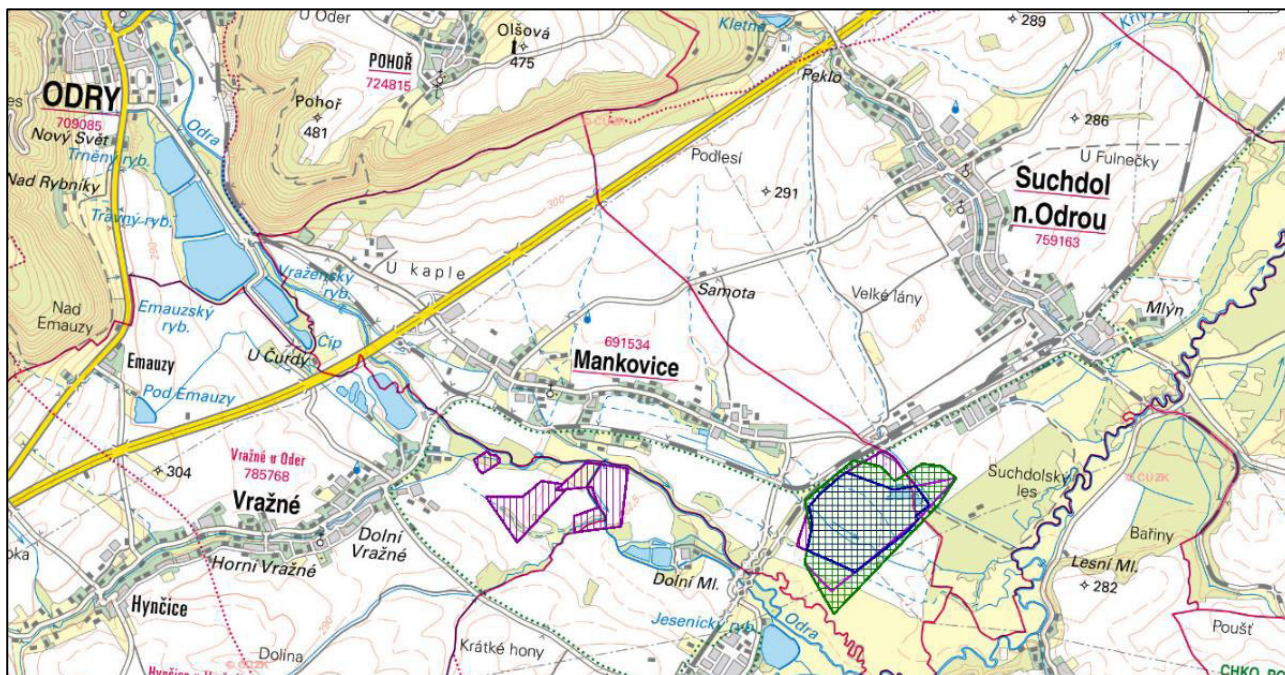
V úseku od km 2,0 po km 7,2 se pak stavby po levé straně dotýká III. zóny CHKO Poodří. Na železničních přejezdech v tomto úseku pak do ní jen okrajově zasahuje.

U zastávky Mankovice pak stavba dotýká chráněného stromu Mankovická lípa.

Poblíž stavby se pak nachází Evropsky významná lokalita Poodří, které se ke stavbě přibližuje nejvíce na vzdálenost 30 m v km 6,2, tj. cca 60 m před přejezdem P6702.



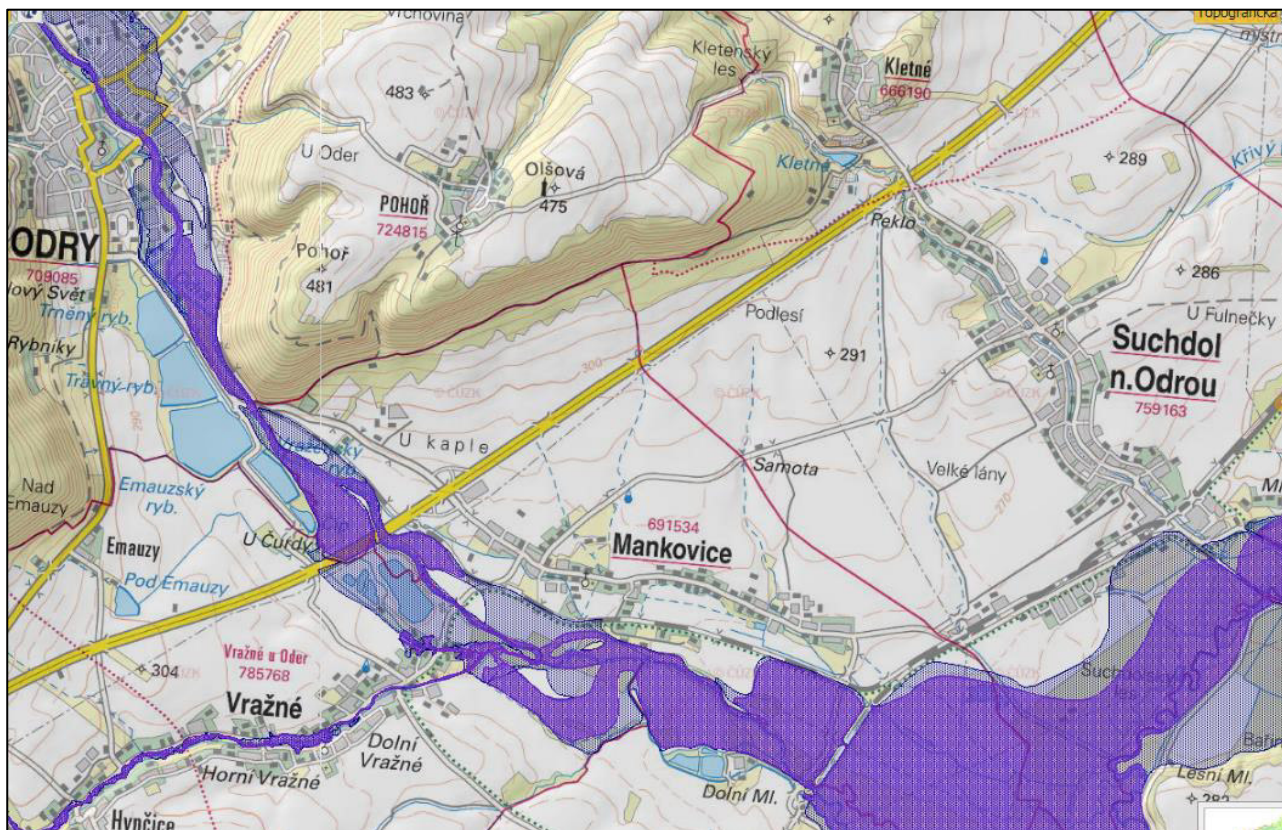
Z hlediska chráněných surovinových zdrojů se v k.ú. Mankovice nachází ložisko štěrkopísků. Místo je vzdáleno nejblíže 100 m od stavby.



V místě stavby ani na území není žádná ochrana území z hlediska památkové péče.

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

Stavba se nenachází na záplavovém území pro rozliv Q100 řeky Odry. Po většinu délky stavby dosahuje hranice tohoto záplavového území ale k její hranici. Dle informace mapového portálu České geologické služby není zájmové území poddolováno.



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

Vliv provedené stavby na okolní stavby v podstatě nebude. Co se týče okolních pozemků, stavba bude mít na některé z nich vliv formou dočasných nebo trvalých záborů, viz dále. Nový vliv stavby oproti stávajícímu stavu ale nevznikne.

Odtokové poměry v území se zásadnějším způsobem nemění, protože princip odvodnění železničního spodku bude obdobný jako dnes, tj. podélnými příkopy a propustky do zvodnělých depresí nebo příčných vodotečí, kde se vody budou odpařovat nebo odvádět dále směrem do Odry. Lze také očekávat, že nové odvodňovací prvky železničního spodku budou lépe odvádět vodu z místa dopadu srážek do těchto odvodňovacích zařízení, kde se budou o něco větší nároky na absorbování vody než doposavad.

V rámci stavby vznikají dvě otevřené vsakovací a odpařovací nádrže v k.ú. Mankovice, které jsou umístěny na drážním pozemku stavebníka. Tyto mělké nádrže o hloubce 1 m nahrazují současný prostor, ve kterém se voda z kolejiště pomalu shromažďuje i za stávajícího stavu. Ovšem v novém stavu se bude voda z kolejiště do tohoto prostoru, tj. do nádrží, dostávat rychleji a odvodnění kolejiště bude efektivnější.

Návrh tak zrychluje odvodnění kolejiště, ale neodvádí vodu z okolních pozemků, například z okolních polí, protože se jedná o plytké odvodnění ve větší míře povrchové a pouze v krátkých úsecích trativodní trubkou uloženou maximálně 1,5 m pod terénem blízko podél koleje.

j) Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin

Stavba si vyžádá kácení 62 kusů dřevin. Jedná se o keře a stromy. Jejich umístění, druh a obvod kmene ve výšce 1,3m je uveden ve výkresech C.5.1.1 – C.5.1.8 – Situace kácených dřevin. Zároveň může dojít k mýcení křovin, které jsou umístěné ve stávajících odvodňovacích příkopech. V blízkosti kořenového systému vzrostlých stromů mohou být prováděny výkopové práce pouze tak, aby tento kořenový systém nenarušily. U všech stromů v blízkosti koleje, které nemohou být káceny bez povolení, a u nichž by mohlo výkopovými

pracemi dojít ke kolizi s jejich kořenovým systémem bude individuálně posouzeno po vytyčení obvodu stavby, jakým způsobem dojde k jejich ochraně.

Budou prováděny demolice objektů, které se budou nahrazovat konstrukcemi novými nebo budou zcela nahrazeny jiným typem konstrukce. Jedná se hlavně o některé propustky, jeden most a nástupiště zastávky. Veškeré demolice budou prováděny postupným rozebíráním (například koleje) nebo bouracím kladivem či řezáním (betonové propustky, vozovky). Žádné demolice nebudou prováděny pomocí výbušných trhavin.

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

Fyzicky k trvalým záborům orné půdy nebo lesa nedojde. Ovšem vzhledem k faktu, že průběhy některých hranic pozemků s typem ochrany ZPF nebo PUPFL sousedících s drážním pozemkem někde zasahují až do drážního tělesa (drážní násypy, zářezy, a příkopy) a někdy dokonce i do pražcového podloží, musí dojít v těchto místech k dočasným záborům těchto zasažených částí chráněných pozemků. Tento stav je zapříčiněn vynucenými nepřesnostmi v obnově katastrálního operátu. K novým záborům skutečné orné půdy nebo lesa však nedojde, protože traťová kolej je opravována ve stávající ose. Zábory částí pozemků s ochranou ZPF a PUPFL jsou tak minimalizovány na co nejmenší plochu.

Podle individuálního způsobu projeveného souhlasu vlastníků těchto chráněných pozemků se stavbou dojde buďto k prostému souhlasu se stavbou beze změny hranic pozemků nebo k majetkoprávnímu vypořádání mezi vlastníky takto chráněných pozemků a pozemků dráhy formou zpřesnění jejich hranice (zejména v k.ú. Pohoř a k.ú. Odry) nebo v nejzazším případě i k trvalým výkupům záborů.

l) Územně technické podmínky – zejména možnost napojení stavby na stávající technické vybavení území, přeložky inženýrských sítí, možnost bezbariérového přístupu k navrhované stavbě

Stavba neklade nároky na nové přípojky a napojení na veřejnou technickou infrastrukturu. Nové drážní inženýrské sítě v této stavbě nekladou nároky na nové napojení do veřejných sítí.

Pro bezbariérový přístup k zastávce Mankovice se pro osoby s omezenou schopností pohybu se považuje místo sjezdu z asfaltové silnice III/04732, ke které bude bezbariérový přístup na nástupiště řešen. Pro osoby nevidomé není bezbariérový přístup k zastávce Mankovice možný. I přesto tato stavba počítá s parkovací plochou u zastávky jako místo napojení bezbariérové stavby na okolí.

m) Věcné a časové vazby stavby, podmiňující, vyvolané, související investice

Podmínkou pro výstavbu úseku 3 této stavby je chystané zřízení závor na železničním přejezdu P6703 na křížení s komunikací č. II/441 v rámci stavby „Rekonstrukce PZS přejezdu P6703 v km 7,244 trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou“. Další koordinovanou stavbou je „Doplňení závor na přejezdech P6696 v km 2,367 a P6699 v km 5,089 trati Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou“. Obě tyto související stavby probíhají v současné době a jsou podmínkou pro provedení této stavby.

Související stavba „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“, která zruší železniční přejezd v km 1,481 trati Suchdol n. O. - Budišov n. B. a za jeho náhradu zřizuje nový nadjezd nemá na zde řešenou stavbu vliv. Právě oprava železničního přejezdu P6496 je z této stavby vyloučena. Jediným dopadem této stavby je, že pokud by realizace probíhala v časovém souběhu s naší řešenou stavbou, bude potřeba zkoordinovat umístění jednoho ze dvou navržených zařízení staveniště, protože obě tyto stavby počítají se záborom pozemku na parcele č. 2379 k.ú. Mankovice. V případě, že stavba bude probíhat až po výstavbě uvedené náhradě přejezdu P6496 bude toto zařízení staveniště o menší výměře. Zhotovitel v případě potřeby větší plochy si smluvně může zajistit jinou náhradní plochu pro zařízení staveniště, kterou všem bude muset ohlásit na dotčené orgány státní správy.

n) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje a provádí

Stavba se umísťuje a provádí na těchto pozemcích:

Katastrální území	Parcela č.	Výměra	Druh pozemku	Způsob využití	Vlastník
Suchdol nad Odrou	2287/20	90846	ostatní plocha	dráha	České dráhy, a.s. nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, Nové Město, 11000 Praha 1
Suchdol nad Odrou	2287/16	33131	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Suchdol nad Odrou	2286	255	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Suchdol nad Odrou	2285	2530	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Suchdol nad Odrou	2227/33	716	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Suchdol nad Odrou	2221	1607	ostatní plocha	dráha	NAVOS, a.s. , Čelakovského 1858/27, 76701 Kroměříž
Suchdol nad Odrou	2190	1104	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Suchdol nad Odrou	2189	81	ostatní plocha	jiná plocha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Mankovice	2403	43055	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Mankovice	2379	15514	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Mankovice	2336	2420	ostatní plocha	jiná plocha	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2401	1463	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava
Mankovice	2257	8634	trvalý travní porost	-	Kovář Jan Ing. , č. p. 85, 74235 Mankovice
Mankovice	2256	820	ostatní plocha	jiná plocha	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2402	844	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2356	459	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava
Mankovice	2349	77558	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Mankovice	2352	870	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2358	2653	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2359	2938	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2350	55	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	335/1	2020	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	1813	1599	orná půda	-	SJM Kovář Josef Ing. a Kovářová Jana č.p. 85, 74235 Mankovice
Mankovice	1808	11160	orná půda	-	SJM Kovář Josef Ing. a Kovářová Jana č.p. 85, 74235 Mankovice
Mankovice	2012	10132	orná půda	-	SJM Kovář Josef Ing. a Kovářová Jana č.p. 85, 74235 Mankovice
Mankovice	2371	3388	ostatní plocha	manipulační plocha	MERON a.s. č.p. 30, 74235 Mankovice

Mankovice	2370	3273	ostatní plocha	silnice	Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava
Mankovice	2369	1096	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2362/1	6027	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2361	3679	ostatní plocha	silnice	Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava
Mankovice	2129	42792	orná půda	-	Kovář Jan Ing. a Kovářová Eva PharmDr. č.p. 85, 74235 Mankovice, Boleslavova 176/14, Lazce, 77900 Olomouc
Mankovice	2055	2821	ostatní plocha	jiná plocha	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2363	58	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2367		ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2364	3495	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Mankovice	2130	55790	orná půda	-	Mičulek Martin č.p. 12, 74235 Mankovice
Mankovice	2177	40957	orná půda	-	Hradílek Petr Ke koupališti 447/10, 74235 Odry
Mankovice	2365	488	ostatní plocha	silnice	Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava
Mankovice	2366	12741	ostatní plocha	silnice	Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava
Mankovice	2341	1636	ostatní plocha	neplodná půda	Obec Mankovice č.p. 73, 74235 Mankovice
Pohoř	400/47	2251	lesní pozemek	-	Lesy České republiky, s.p. Přemyslova 1106/19, Nový Hradec Králové, 50008 Hradec Králové
Pohoř	401	11926	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Odry	2568/2	108098	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava
Pohoř	400/37	1054690	lesní pozemek	-	Správa Lesů Fulnek, spol. s r.o. Bílovecká 557, 74245 Fulnek
Odry	2563/6	26773	ostatní plocha	dráha	Správa železnic, státní organizace Dlážděná 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1
Odry	1673/1	25865	orná půda	-	Wagner Oldřich sídliště Pod lesem 848/7, 74235 Odry
Odry	2163/1	2700	trvalý travní porost	-	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	1673/8	41737	orná půda	-	ZEMPO ODRY s.r.o. č.p. 322, 74235 Heřmanky
Odry	1673/7	41737	orná půda	-	Měsíc Josef Křížová 756/27, 74235 Odry
Odry	2164	1074	ostatní plocha	neplodná půda	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	2165/1	3263	trvalý travní porost	-	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	1673/3	20100	orná půda	-	Dusíková Ilona Ing. Mendlova 897/7a, 74235 Odry

					Solanská Zdenka Mgr. Partyzánská 1119, 75661 Rožnov pod Radhoštěm Tomášová Nikola č. p. 322, 74235 Heřmánky
Odry	1673/2	21789	orná půda	-	Wagner Oldřich sídlíště Pod lesem 848/7, 74235 Odry
Odry	1670/1	4334	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	2174	638	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	1669/1	26007	orná půda	-	Státní pozemkový úřad Husinecká 1024/11a, Žižkov, 13000 Praha 3
Odry	382	2306	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	517/1	2159	ostatní plocha	silnice	Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava
Odry	1602	761	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	546	1723	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	2179/1	2878	ostatní plocha	ostatní komunikace	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	547	2937	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava
Odry	2180	4846	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava
Odry	1520/90	3679	orná půda	-	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	1579/1	6229	orná půda	-	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	1578/1	269	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry
Odry	1527/3	2147	trvalý travní porost	-	Město Odry Masarykovo náměstí 16/25, 74235 Odry

Užívání pozemků pro zařízení staveniště ve vlastnictví společnosti České dráhy, a.s. je možné pouze na základě uzavřené nájemní smlouvy v dostatečném předstihu mezi zhotovitelem stavby a vlastníkem pozemku, tedy České dráhy, a.s., regionální správa majetku Brno.

o) Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých vznikne ochranné nebo bezpečnostní pásmo

Žádná nová bezpečnostní pásma realizací touto stavbou nevzniknou. Ochranné pásmo dráhy zůstává stávající podle zákona o dráhách. Své ochranné pásmo má nové drážní kabelové vedení, které činí podle energetického zákona oboustranně 1,0 m od krajního vodiče nebo chráničky. Toto ochranné pásmo je z velké převahy umístěno na drážních pozemcích stavebníka. Jen okrajově zasahuje na cizí pozemky, které jsou předmětem dočasných záborů. Takovéto ochranná pásma, která jsou vedena při drážní hranici na cizích pozemcích ovšem neomezují jejich vlastníky ve využití svých pozemků. U neoplocených pozemků (pole apod.) nejsou tyto pruhy nijak obdělávány, ale jsou jen prostě obrostlé trávím drnem a u oplocených pozemků (zahrady) je kabelové vedení umístěno tak, aby i v budoucnu bylo přístupné výkopem pouze z pozemků dráhy bez zásahu do oplocení.

V ojedinělých případech musí být kabelové vedení umístěno i na jiných pozemcích než stavebníka. V takových případech budou po výstavbě zřízena pro vedení ochranná pásma kabelového vedení věcná břemena, která se zapíší do katastru nemovitostí. Jedná se o tyto pozemky:

k.ú.	Parcela č.	Zábor	Druh pozemku	Způsob využití	Vlastník
Suchdol nad Odrou	2287/20	2079	ostatní plocha	dráha	České dráhy, a.s.
Mankovice	2356	309	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik
Mankovice	2362/1	400	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice
Mankovice	2129	100	orná půda	-	Kovář Jan Ing. a Kovářová Eva PharmDr.
Mankovice	2363	27	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice
Mankovice	2364	69	ostatní plocha	ostatní komunikace	Obec Mankovice
Odry	2568/2	548	vodní plocha	koryto vodního toku přirozené nebo upravené	Povodí Odry, státní podnik

U pozemku p.č. 2287/20 k.ú. Suchdol nad Odrou, který je ve vlastnictví Českých drah, dojde po výstavbě k porovnání skutečné trasy kabelu se současným věcným břemenem a k případné jeho aktualizaci v katastru nemovitostí.

2. Celkový popis stavby

2.1. Základní charakteristika stavby a jejího užívání

- a) Nová stavba nebo změna dokončené stavby; u změny stavby údaje o jejích současném stavu, závěry stavebně technického, případně stavebně historického průzkumu a výsledky statického posouzení nosných konstrukcí; údaje o dotčené dráze nebo objektu – kategorie dráhy, traťový úsek, staničení apod.

Jedná se o změnu dokončené stavby. Záměrem je oprava železniční jednokolejné trati v délce cca 9,5 km zahrnující železniční svršek a spodek, mosty, propustky, opěrné zdi, přejezdové konstrukce včetně navazujících úseků vozovky, nástupiště a osvětlení zastávky, spojovací kabelové vedení, to vše nacházející se v mezistaničním úseku Suchdol nad Odrou – Odry.

Údaje o dotčené dráze:

- Traťový úsek: 1961 Suchdol nad Odrou – Budišov nad Budišovkou
- Definiční úsek: 196102
- Staničení: km 0,487 – km 10,014
- Kategorie dráhy: dráha regionální
- Provozovatel dráhy: Správa železnic, státní organizace
- Číslo tratě podle KJŘ: 276
- Č. tratě podle prohláš. o dráze: 781 00
- Číslo tratě podle SJŘ: 306C
- Číslo TTP: 306C
- Dovolené zatížení tratě: C3
- Skupina přechodnosti: 2
- Počet kolejí: jednokolejná trať
- Traťové zabezpeč. zař. (TZZ): trať provozovaná podle předpisu SŽ D3, dopravní D3 jsou vybavené sdělovacím zařízením, mechanické zab. zař. s krycími návěstidly a přenosovým systémem REMOTE 98, s kontrolou v žst. Suchdol n.O.

- Staniční zabezpeč. zař. (SZZ): v žst. Suchdol nad Odrou: stavědlo ESA11
- Trakce: nezávislá
- Traťová rychlost: stávající 60 km/h, (výhledová 100 km/h)
- Prostorová průchodnost: průjezdný průřez GC

Z diagnostických průzkumů mostů a opěrných zdí je zřejmé, že oprava nebo sanace některých těchto objektů by byla tak nákladná, že je z finančního hlediska lepší tyto objekty vybudovat znovu. U mostů se konkrétně jednalo o nízkou únosnost betonu, u opěrných zdí pak malá držebnost kamenných bloků. Z průzkumu vyplynulo, že tyto objekty budou po jejich demolici provedeny s novou nosnou konstrukcí:

- SO 11-20-02 Most v ev. km 2,293
- SO 13-23-01 Úsek 3, opěrná zeď
- SO 14-23-01 Úsek 4, opěrná zeď

SO 13-24-01 (Úsek 3, zárubní zeď) pak nebude demolována, ale její přístavbou bude staticky zajištěna. Některé propustky budou vybourány, některé z důvodu jejich nadbytečnosti a některé znovu hlavně z důvodu jejich většího zahloubení.

Výsledkem IGP bylo, že únosnost pražcového podloží lze považovat v celém řešeném úseku za nedostatečné. Z tohoto důvodu bude proveden souvislá oprava konstrukčních vrstev pražcového podloží.

b) Účel užívání stavby

Účelem užívání je provozování drážní dopravy na regionální trati bezpečně, provozovat dráhu efektivněji a sladit její parametry s požadavky interoperability a bezbariérovosti.

c) Trvalá nebo dočasná stavba

Jedná se o stavbu trvalou.

d) Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby včetně základních parametrů stavby s ohledem na umístění stavby a na účel stavby (traťová, staniční technologie a rámcová dopravní technologie), navrhované kapacity stavby včetně základních technických parametrů stavby (navržené traťové rychlosti, označení polohy dopraven a zastávek, základní údaje o provozu a navrhovaných provozních a dopravních technologiích a zařízeních)

Stavba má bezprostřední dopad na obnovu a zřízení bezvadného stavebního a technického stavu drážní infrastruktury. Dopravní řešení tato stavba nemění a zůstává stávající. Do oblasti drážní dopravy z této stavby poplyne prospěch až výhledově. Po zrealizování této stavby zůstane nejvyšší traťová rychlost v úseku Suchdol nad Odrou – Odry stále 60 km/h. Výhledově hlavně po doplnění nových zabezpečení přejezdů bude možno v budoucnu zvýšit rychlost běžně na 80 km/h a místy až nejvýše na 100 km/h. Ze stavebního hlediska bude traťová kolej na tyto rychlosti připravena. Před tímto zvýšením traťové rychlosti musí ovšem proběhnout inženýrská příprava, která stanoví, které konkrétní záležitosti bude třeba provést a zrealizovat.

Rychlostní profily V_{100} a V_{130} plánované po realizaci stavby a zaváděné výhledově obsahuje kapitola B.2.3.

e) Údaje o souladu s územně plánovací dokumentací, s cíli a úkoly územního plánování, včetně informace o vydané územně plánovací dokumentaci

Stavba je v souladu s aktuálně platnými územními plány obcí Suchdol nad Odrou, Mankovice a Odry. Nachází se v plochách určených pro drážní dopravu a u přejezdových vozovek také do ploch určených pro dopravu silniční. Jen okrajově zasahuje i na plochy jiného významu, a to jen v trvalých záborech, viz dále v dokumentaci.

f) Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků zabezpečujících bezbariérové užívání stavby, nebo souhlasu provozovatele dráhy o udělených výjimkách z platných předpisů a norem a souhlasu provozovatele dráhy s použitím neschváleného a nezavedeného zařízení

Výjimky z technických požadavků na stavby a technických požadavků na bezbariérové užívání na této stavbě

nejdou. Jsou vydány výjimky provozovatele dráhy z předpisů k těmto záležitostem:

- 1) Souhlas s umístěním kabelového vedení v kolejovém loži ve žlabu u opěrných zdí v km 7,350 – 7,720 a v km 7,905 – 8,025. Tento souhlas je integrován do koordinovaného stanoviska Správy železnic, státní organizace formou odsouhlasení projektové dokumentace.

Souhlasy s výjimkami jsou součástí dokladové části této dokumentace.

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

Projektová dokumentace zohledňuje všechny podmínky, které byly stanoveny v závazných stanoviscích dotčených orgánů. Stanovené podmínky, které se týkají projektové dokumentace byly do této dokumentace už zapracovány ať už formou doplnění do standardních příloh nebo i vypracováním nových speciálních příloh. Následující informace jsou členěny podle jednotlivých dotčených orgánů do dvou částí. První částí jsou informace o zapracovaných podmínkách do této projektové dokumentace (PD) a ve druhé části jsou informace o podmínkách, které je potřeba dodržet během realizace stavby.

Podmínky **Správy železnic, státní organizace** podle Souhrnného stanoviska ke společnému územnímu a stavebnímu řízení, zn. 43666/2023-SŽ-OŘ OVASo-ST OVA:

Podmínky pro PD: Veškeré sepsané připomínky a podmínky od OŘ Ova – PO Ostrava, OŘ Ova - SMT - část Ostrava, OŘ Ova - SMT - část Ostrava, OŘ Ova - SSZT Ostrava, OŘ Ova - Úsek řízení provozu, SŽ - Správa železniční telematiky Praha a SŽ - SŽG – Ostrava byly do této projektové dokumentace zapracovány v příslušných dotčených stavebních objektech a jejich přílohách.

Podmínky **ČD – Telematika a.s.** podle Všeobecných podmínek pro činnosti na kabelech (a v jejich blízkosti) v majetku Správy železnic, státní organizace, podle Podmínek pro stavební činnosti v blízkosti komunikačních vedení ve vlastnictví ČD – Telematika a.s. a podle přílohy Souhrnného stanoviska ke společnému územnímu a stavebnímu řízení, zn. 43666/2023-SŽ-OŘ OVASo-ST OVA:

Podmínky pro PD: Veškeré sepsané připomínky a podmínky od ČD Telematika Ostrava – SKS, ČD Telematika Ostrava – výstavba a SŽ – Správa železniční telematiky Praha byly do této projektové dokumentace zapracovány v dotčených stavebních objektech železničního svršku a spodku a nástupiště zastávky Mankovice.

Podmínky pro stavbu: Stavebník pracující v blízkosti kabelového vedení, nebo manipulující s kabelovým vedením ve správě SŽT, je povinen učinit veškerá potřebná opatření tak, aby nedošlo k poškození nebo zhoršení kvality sítě elektronických komunikací a zařízení stavebními pracemi, zejména tím, že zajistí:

- aby projektová dokumentace byla zpracovaná dle platné legislativy. V polohopisných výkresech dokumentace je nutno uvádět železniční kilometry (jestliže se jedná o ochranné pásmo dráhy),
- aby činnosti na majetku ve správě SŽT uvedené již ve stupni dokumentace pro územní řízení byly v souladu s technickými kvalitativními podmínkami staveb státních drah, (do projektové dokumentace pro územní řízení je nutno zakreslit síť elektronických komunikací ve správě SŽT),
- písemné vyrozumění organizaci udržující o zahájení prací, a to nejméně 15 dnů předem,
- aby před zahájením zemních prací bylo pracovníky ČD – Telematika a.s. (kontakty naleznete na www.cdt.cz, sekce O nás – Informace pro stavebníky – Vytýčení trasy telekomunikačního vedení) provedeno vytýčení polohy podzemní sítě elektronických komunikací a zařízení přímo ve staveništi (trase),
- zajistí, aby nebyly prováděny zemní práce, nebo terénní úpravy v ochranném pásmu komunikačního vedení bez souhlasu jeho vlastníka, tj. ČD-T,
- prokazatelné seznámení pracovníků, kteří budou provádět práce, s polohou vedení (zařízení),
- upozornění organizace provádějící zemní práce na možnou odchylku uloženého vedení (zařízení) od polohy vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- upozornění pracovníků, aby dbali při pracích těchto místech největší opatrnosti a nepoužívali zde nevhodné nářadí, a také ve vzdálenosti nejméně 1,5m po každé straně vyznačené trasy vedení (zařízení) používali pouze ruční kopání,

- řádné zabezpečení odkryté podzemní sítě elektronických komunikací (zařízení) proti poškození, zcizení a řádné zajištění výkopů případně včetně osvětlení,
- odpovídající ochranu kabelů a ochranu kabelové trasy dle platných norem, pokud bude trasa kabelů pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- ochranu kabelů v místech, kde kabel vystupuje ze země (vstupy do budov, rozvaděčů, na sloupy, trasy kabelu na mostech a propustcích apod.) a také kabelových vedení a závěrů v objektech,
- odpovídající ochranu příslušenství kabelových tras (ochranné a označující prvky, tzn. žlaby, chráničky, HDPE trubky, kabelové označníky, markery, ...),
- aby organizace provádějící zemní práce zhutnila zeminu pod kabelem před jeho zakrytím po vrstvách (záhozem) a vyzvala ČD – Telematiku a.s. (kontakty naleznete na www.cdt.cz, sekce O nás – Informace pro stavebníky – Vytýčení trasy telekomunikačního vedení) k provedení kontroly před zakrytím kabelu, zda není vedení (zařízení) viditelně poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a stanovené podmínky,
- aby nad kabelovou trasou a v jejím ochranném pásmu byl dodržován zákaz skládek, deponií materiálu, vysazování trvalých porostů a budování zařízení, která by znemožnila přístup ke kabelům. Bez souhlasu správce nesnižovat, ani nezvyšovat vrstvu zeminy nad kabelovou trasou,
- aby při křížení, příp. souběžích podzemní sítě elektronických komunikací byla dodržena ČSN 73 6005 „Prostorové uspořádání sítí technického vybavení“,
- aby při provádění zemních prací byla dodržena ČSN 73 6133 „Návrh a provádění zemního tělesa pozemních komunikací“, ČSN 33 2160 „Předpisy pro ochranu sdělovacích vedení a zařízení před nebezpečnými vlivy trojfázových vedení VN, VVN a ZVV“ a ČSN 33 2000-5-54-ed.3 „Uzemnění a ochranné vodiče“,
- neprodlené ohlášení každého poškození podzemní sítě elektronických komunikací a zařízení organizaci ČD – Telematika a.s. (telefonicky HELP DESK: +420 972 110 000),
- ohlášení ukončení stavby organizaci udržující, včetně správce a jeho pozvání ke kolaudačnímu řízení,
- aby při provádění prací byly respektovány podmínky vyplývající ze zákona o elektronických komunikacích č.127/2005 Sb., zákona o drahách č.266/1994 Sb. a stavebního zákona č.183/2006 Sb., včetně platných prováděcích vyhlášek.,
- provedení prací (včetně projektování) na síti elektronických komunikací (zařízení) organizací, jejíž pracovníci provádějící práce mají platné příslušné odborné oprávnění k práci na železničním telekomunikačním zařízení, dle zákona o drahách č.266/1994Sb. „Podmínky odborné způsobilosti“ výše uvedeného zákona a vyhl.č.101/1995 Sb., a příslušných výnosů Správy železnic, státní organizace (zejména Předpisem Zam 1). Toto (časově omezené) oprávnění lze získat složením příslušné odborné zkoušky u ředitelství Správy železnic, státní organizace,
- uzavření „Smlouvy o vynucené překládce podzemního komunikačního vedení“ se správcem kabelu (Správa železnic, státní organizace, Správa železniční telematiky, V Celnici 1028/10, 110 00 Praha 1) v případě, kdy je telekomunikační vedení (zařízení) položeno nebo jeho poloha změněna mimo pozemky Správy železnic, státní organizace,
- ověření výškového umístění vedení (zařízení) ručně kopanými sondami vzhledem k tomu, že správce neodpovídá za změny provedené bez jeho vědomí nad trasou vedení (zařízení).
- zajistí odpovídající ochranu komunikačního vedení dle obecně závazných právních předpisů a norem, pokud bude jeho trasa pojižděna vozidly nebo stavební mechanizací,
- provede výkop kontrolních sond v případě jakýchkoliv pochybností o trase komunikačního vedení vyznačené ve výkresové dokumentaci,
- vyzve ČD-T prostřednictvím kontaktní osoby k provedení kontroly před ukončením stavebních prací, zda nebylo pracemi zasaženo do komunikačního vedení nebo jeho ochranného pásma, nebo zda není poškozeno a zda byly dodrženy příslušné normy a podmínky stanovené ČD-T,
- nesníží ani nezvýší bez souhlasu ČD-T krytí trasy komunikačního vedení,
- ohlásí kontaktní osobě ukončení stavby servisu kab. sítí, který vydal vyjádření a jeho pozvání ke všem úkonům v řízení o povolení užívání stavby.

Podmínky **Krajského úřadu Moravskoslezského kraje** podle závazného stanoviska orgánu územního

plánování, č.j. MSK 163081/2022 ze dne 20.12.2022:

Podmínky pro PD, které byly do dokumentace zapracovány:

- Požadavek koordinovat záměr se záměrem "VR1 – Vysokorychlostní trať (VRT) (Bělotín -) hranice kraje – Ostrava-Svinov, nová stavba hlavní včetně staveb vedlejších a vyvolaných přeložek technické a dopravní infrastruktury". Oprávněný investor záměru je totožný, tj. Správa železnic, státní organizace.

Podmínky **Městského úřadu Odry** podle koordinovaného závazného stanoviska, č.j. MěÚO/09833/2022, ze dne 27.4.2023:

Podmínky pro PD:

- požadavek na situační výkresy kácených dřevin a náhradní výsadby.

Situace kácených dřevin a náhradní výsadby jsou v přílohách C.5.1. Situace umístění náhradní výsadby dřevin se souhlasem vlastníka pozemků jsou součástí dokladové části E.1.2.4

Podmínky pro stavbu:

- Kácení je nutno z důvodu ochrany volně žijících ptáků (§ 5a ZOPK) provést mimo dobu hnízdění, resp. mimo vegetační dobu rostlin, v době od 1.11. do 31.3. kalendářního roku.
- Náhradní výsadbu nutno provést v termínu do jednoho roku ode dne provedení kácení.
- Náhradní výsadba budiž provedena podle Standardu péče o přírodu a krajinu: SPPK A02 001:2013 Výsadba stromů, který je dostupný na internetových stránkách Agentury ochrany přírody a krajiny ČR (AOPK).
- Povinnost péče o náhradní výsadbu se ukládá po dobu 5 let od provedení výsadby. Péče spočívá též v povinnosti nahradit všechny uhynulé dřeviny.
- Musí být zajištěna ochrana dřevin rostoucích v okolí stavby, které nebudou káceny.
- Z důvodu ochrany volně žijících živočichů je nutno výkopy na staveništi pravidelně kontrolovat a živočichy – obratlovce (ježky, žáby apod.) spadlé do výkopů vybírat a vypouštět do okolí. Výkopy, do nichž nebude možno vstupovat, nebo výkopy zaplavené vodou, musí být zajištěny tak, aby do nich živočichové nemohli spadnout.
- Při realizaci stavebního záměru je ohrožen předmětný vodní tok Odry nejen v místě realizace záměru, ale též níže po proudu. Stavební materiály, materiály z výkopů a zejména pak materiály nebezpečné vodám a vodním ekosystémům (zejm. ropné látky, provozní kapaliny apod.) se nesmí dostat do koryta vodního toku. Pokud se tak i stane, musí být z koryta vodního toku odstraněny. Pro tento případ musí mít stavebník k dispozici k okamžitému použití potřebné prostředky (sorbent apod.). Po dobu realizace záměru musí být používána norná stěna. Nesmí dojít k přerušení průtoku vody ve vodním toku. Stavební technika musí být v dobrém technickém stavu, bez úkapů nebezpečných látek.
- Povrch pozemků narušený stavebními pracemi musí být po jejich dokončení upraven do původního stavu, aby se na tyto pozemky nemohly rozšířit nepůvodní, zejména pak invazní druhy rostlin; přednostně využít původní skrytou kulturní vrstvu zeminy a plochy následně zatravnit při zachování původní nivelety a sklonu.
- Z důvodu ochrany ryb a jiných vodních živočichů zdejší OOP upozorňuje na povinnost investora postupovat při realizaci záměru podle ust. § 5 odst. 3 ZOPK, a požaduje, aby před jeho zahájením byl proveden záchranný odlov ryb a jiných vodních živočichů a transfer odlovených jedinců do jiného vodního toku, do lokality vybrané příslušným rybářským hospodářem České-ho rybářského svazu (dále jen ČRS), územního svazu pro Severní Moravu a Slezsko, Jahnova 14, 709 00 Ostrava
- Stavební materiály a materiál z výkopů musí být skladovány mimo koryto vodního toku, stroje musí být bez úniku provozních kapalin, látky nebezpečné vodám a vodním ekosystémům se nesmí dostat do koryta vodního toku a nesmí dojít k přerušení průtoku vody ve vodním toku v místě stavby.
- V případě zjištění, že se v dotčených vodních tocích objeví jedinci zvláště chráněných druhů živočichů, je nutno práce přerušit a zažádat si o výjimku ze zákazů u zvláště chráněných druhů živočichů dle § 56 ZOPK.

Podmínky pro stavbu **obce Mankovice** podle sdělení, č.j. 0536/2022, ze dne 19.12.2023:

- U místních komunikací, které budou používány jako příjezdové cesty ke staveništi, bude

zdokumentován stav před začátkem stavby a po dokončení stavby.

- Zástupce obce bude přítomen u vytýčení stavby.
- Před započítím stavby proběhne majetkové vyrovnání na základě smlouvy.
- U dočasného záboru p.č. 2341, pro účely zařízení staveniště obec stanoví nájem.

Podmínky pro stavbu **Městského úřadu Odry, odbor správy nemovitého majetku** podle vyjádření, č.j. MěÚO/24402/2022/SNM/ZJ, ze dne 23.11.2022:

- Před zahájením prací bude uzavřena smlouva o krátkodobém nájmu pozemku na tomto odboru.
- Dotčené plochy a komunikace budou uvedeny do původního stavu.
- Škody vzniklé během prací při realizaci stavby jsou na vrub investora, který je povinen neprodleně uvést poškození do původního stavu.
- Vlastník místních komunikací nesouhlasí s prováděním stavby v úseku dotčených místních komunikací v zimním období, tj. od 1.11. do 30.3. kalendářního roku.
- Stavebník si zřídí na stavbu zvláštní užívání na dotčenou komunikaci na Odboru dopravy MěÚ Odry.

Podmínky pro stavbu **Agentury ochrany přírody a krajiny ČR, regionální pracoviště Správa CHKO Poodří** podle závazného stanoviska, č.j. SR/0077/PO/2022-3, ze dne 7.11.2022:

- Požaduje písemné informování o zahájení stavby s předstihem 5 dnů a povinnost sdělit telefonního čísla, a to za účelem operativního řešení nepředvídatelných situací vzniklých při realizaci stavby.
- Agentura dále upozorňuje na nutnost požádat si o výjimku dle ust. § 43 odst. 1 zákona z ust. § 26 odst. 1 písm. c) zákona v případě, že stavební technika bude při provádění stavby vjíždět na území CHKO Poodří.

Podmínky pro stavbu správce **Povodí Odry** podle sdělení, značka POD/21005/2022, ze dne 25.1.2023:

- Požadují aby, v korytě Odry a ostatních vodních toků a jejich bezprostředním okolí nebyl skladován žádný stavební (odplavitelný) materiál, technika, či jiné předměty, které by bránily plynulému odtoku vod. Stavebními pracemi ani vlastními stavebními objekty nesmí dojít k omezení průtočného profilu Odry a ostatních vodních toků.
- Požadují, aby byla učiněna taková opatření, aby nedošlo ke znečištění povrchových nebo podzemních vod.
- Zahájení stavebních prací bude oznámeno v týdenním předstihu vodohospodářskému provozu ve Skotnici.

Podmínky pro stavbu **Lesů České republiky, s.p.** podle vyjádření, č.j. LCR105/000248/2022, ze dne 23.11.2022:

- Před zahájením stavby bude provedeno dočasné odnětí PUPF u dotčené části pozemku p.č. 400/47.
- Před zahájením stavby a vydáním stavebního rozhodnutí bude uzavřena úplatná nájemní smlouva na plochu a dobu realizace stavby.
- Před zahájením stavby požádá investor o povolení vstupu na pozemek a před zahájením stavebních prací, a to min. 30 dnů před, bude oznámen přesný termín realizace stavby revírníkovi.
- Před zahájením stavebních prací bude hranice dočasného záboru lesních pozemků v terénu jednoznačně a viditelně vyznačena a odsouhlasena revírníkem.

Podmínky pro stavbu **Státního pozemkového úřadu** podle vyjádření, značka SPU 094863/2023/Do, ze dne 9.3.2023:

- Nejpozději před vlastní realizací stavby na pozemku p.č. 1520/57 uzavře stavebník s SPÚ "speciální" nájemní smlouvu.

Podmínky pro stavbu **Městského úřadu Odry, odbor životního prostředí** podle rozhodnutí a souhlasu k provádění škodlivé činnosti v ochranném pásmu památného stromu, č.j. MěÚO/09373/2023, ze dne 24.4.2023:

- Před zahájením prací musí být kmen památného stromu (PS) opatřen bedněním, které nesmí poškozovat kmen, korunu ani kořenové náběhy
- V terénu bude po dobu provádění stavebních prací v ochranném pásmu PS vyznačeno ochranné pásmo PS a chráněný kořenový prostor = stávající nebezpečný povrch do 3 metrů od kmene PS mimo půdorys samotné stavby, kde nebudou naváženy žádné další vrstvy. K vyznačení bude použita barva neškodná pro PS, kolíky nebo jiný způsob, který nesmí být pro PS škodlivý.
- V ochranném pásmu PS:

- nesmí být pojižďeno mechanizmy mimo současné a navržené komunikace a zpevněné plochy,
 - nesmí být skladován žádný stavební materiál ani výkopek nebo zeminy,
 - nesmí být vegetační plochy znečištěny látkami škodlivými pro rostliny nebo půdu, např. rozpouštědly, minerálními oleji, kyselinami, louhy, solemi, barvami, cementem nebo jinými pojivy,
 - nepoužívat otevřené ohně nebo zdroje tepla,
 - mimo výše popsaných stavebních prací prováděných na půdorysu projednávané stavby nesmí být prováděny žádné terénní úpravy.
- Výkopy prováděné v chráněném kořenovém prostoru (CHKP) dřevin musí být prováděny ručně. Při hloubení výkopů kabelového vedení nesmějí být přerušeny kořeny o průměru větším než 3 cm. Případná poranění je nutno ošetřit. Kořeny je možné přerušit pouze řezem a řezná místa zahladit. Konce kořenů o průměru menším než 2 cm je nutno ošetřit růstovými stimulanty, kořeny o průměru větším než 2 cm nutno ošetřit prostředky k ošetření ran. Kořeny je nutné ochránit před vysycháním a před účinky mrazu.
 - Pro kontrolu dodržování těchto podmínek bude před záhozem výkopů v ochranném pásmu PS přizván zástupce Městského úřadu Odry, odboru životního prostředí.

Podmínky pro stavbu **Českých drah a.s.** podle stanoviska, č.j. 0088/23-RSMBRNO, ze dne 10.1.2023:

- Bude uzavřena nájemní smlouva mezi hlavním zhotovitelem stavby a ČD RSM Brno, a to nejpozději v termínu protokolárního předání staveniště.

Podmínky pro PD **Severomoravských vodovodů a kanalizací Ostrava a.s.** podle, značka 9773/V004952/2023/JA, ze dne 21.3.2023:

- požadavek k dopracování příčných řezů přechodu vodovodů a kanalizace přes železniční trať.
- Řezy s půdorysy jsou v dokladové části E.1.4, Technické infrastruktura, příloha č. 10.

h) Ochrana stavby podle jiných právních předpisů

Stavba není chráněna podle zákona o státní památkové péči ani podle zákona o ochraně přírody a krajiny.

i) Základní bilance stavby – potřeby a spotřeby médií a hmot, hospodaření s dešťovou vodou, celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí, třída energetické náročnosti budov apod.

Stavba po svém zprovoznění nebude produkovat ani spotřebovávat žádné média, hmoty nebo dešťovou vodu apod. Jediným objektem, který spotřebovává vnější energie je osvětlení zastávky, které je instalováno i ve stávajícím stavu. Potřeby a spotřeby stavby jsou tak vztaženy k její údržbě a k provozu, ke kterému slouží. Bilance tak zůstává cca stejná jako před opravou. K produkci odpadů dojde pouze při výstavbě, viz další text.

j) Základní předpoklady výstavby – časové údaje o realizaci stavby, členění na etapy

Výstavba se plánuje provádět v etapách v období mezi 04/2024 a 12/2028. Realizaci výstavby se plánuje v souvisle dlouhých nepřetržitých výlukách v letních měsících především o letních prázdninách v uvedených letech, a to po úsecích rozdělených v části A této dokumentace.

- Úsek 1 (km 0,487 – km 3,700)
- Úsek 2 (km 3,700 – km 7,200)
- Úsek 3 (km 7,200 – km 7,850)
- Úsek 4 (km 7,850 – km 8,657)
- Úsek 5 (km 8,657 – km 10,014)

Podle potřeby investor zvažuje realizace některých úseků sdružit do jedné etapy. Jako nejvíce potřebné je podle vyjádření správce trati nutné opravit Úsek 4 a Úsek 3, ve kterém je trať vedena bezprostředně podél řeky Odry, a kde zemní těleso dráhy nad vodotečí stabilizují opěrné zdi.

k) Základní požadavky na předčasné užívání staveb a staveb ke zkušebnímu provozu, doba jejich trvání ve vztahu k dokončení a užívání stavby

Předčasné užívání stavby není plánováno. Počítá se s uváděním do užívání po jednotlivých úsecích 1 až 5 stavby. Zkušební provoz se počítá v minimální délce požadované stavebním úřadem povolujícím stavbu a také podle návrhu stavebníka v žádosti o zavedení zkušebního provozu.

I) Orientační náklady stavby

Orientační finanční náklady na celou stavbu se pohybují cca KČ.

2.2. Celkové urbanistické a architektonické řešení

a) Urbanistické řešení – kompozice prostorového řešení

Vzhledem k charakteru stavby, které mění stávající stavbu ve stávající poloze a výšce, nedochází ke změně urbanistického řešení.

b) Architektonické řešení – tvarové řešení, materiálové a barevné řešení

Stavba neklade větší nároky na architektonické řešení. Objekty stavby, které mají největší význam z hlediska vzhledu jsou SO 12-12-01 (zast. Mankovice, nástupiště a zpevněné plochy) a SO 13-23-01, SO 13-24-01, SO 14-23-01, což jsou objekty na zárubní a opěrné zdi v úseku km 7,350 až 8,025 v úseku podél řeky Odry.

Nástupiště zastávky Mankovice je řešeno typizovaným způsobem. Nástupiště ani jeho přístup nepotřebuje být vybaveno zábradlím. Přístřešek zastávky se nemění.

Opěrné zdi jsou řešeny stěnou z velko-průměrových pilot, které jsou ukončeny horizontálním ŽB trámem a pochozí římsou se zábradlím. Od koryta jsou piloty chráněny sypaným kamenem. Zdi jsou vysoké cca 3 m (se zábradlím cca 4 m), přičemž pohledově půjde vidět trám s římsou a zábradlím (výška cca 2 m) a pod touto linií bude zához těžkým kamenem o výšce cca 2 m.

Zárubní zeď je tvořena stříkaným betonem a nahoře je rovněž ukončena novou betonovou římsou se zábradlím a náhorním příkopem. Výška zdi nad kolejí je proměnlivá, nejvýše cca 4,5 m. Do směsi stříkaného betonu bude přidán pigment tak, aby výsledek byla tmavěji šedá pohledová plocha v cca odstínu moravské břidlice.

Odstíny betonu říms a horizontálního trámu budou bez barevné úpravy v přirozeně světle šedivém odstínu. Odstín zábradlí pak bude v tmavším odstínu zelené nebo šedočerné. Záměrem je, aby stavba zdí v krajině víceméně nevystupovala do kontrastu se svým okolím.

2.3. Celkové technické řešení

Celkové technické řešení vychází z navrženého statického rychlostního profilu, který počítá směrové oblouky pro stávající traťovou rychlost 60 km/h, i pro budoucí výhledovou max. rychlost 100 km/h. Tyto statické rychlostní profily jsou zařazeny do samostatné přílohy B.2.3 Statické rychlostní profily.

a) Popis celkové koncepce technického řešení po skupinách objektů nebo jednotlivých objektech – včetně údajů o statických výpočtech prokazujících, že stavba je navržena tak, aby zatížení na ni působící nemělo za následek poškození stavby nebo její části, větší stupeň nepřipustného přetvoření

Stavba je dělena do následujících skupin objektů:

D.1.2.5 Dálkový, optický a závěsný kabel

V rámci PS 01-02-51 až PS 05-02-51 (Úsek 1 až Úsek 5) je řešena pokládka nového traťového kabelu do navržené trasy. Nová trasa bude sdružovat všechny drážní kabelové vedení do jednoho místa v řezu vůči koleji. Nový kabel bude 30vodičový typu 30XN. V celé trase budou přiloženy 3x rezervní chráničky HDPE 40 mm a 1x korugovaná chránička 160 mm. Na hranicích jednotlivých úseků budou chráničky ukončeny v kabelových komorách a vodotěsně zaslepeny. Konce traťového kabelu budou na hranicích jednotlivých úseků staveb vyvedeny do rozvodných sloupků, kde budou ukončeny.

V roce 2022 bylo při investičních stavbách na doplnění závor u některých železničních přejezdů už nataženy 3x HDPE trubky. V těchto úsecích už nové trubky nebudou.

D.2.1.1 Železniční svršek a spodek

V rámci stavebních objektů železničního svršku je řešena kompletně nová GPK a nové konstrukce koleje. Nová

kolej tak bude v celé opravované délce trati od km 0,487 do km 10,014 vyjma 22 m v železničním přejezdu v km 1,481. Po celé délce budou použity betonové pražce s výjimkou výhybky č. 1S, která odbočuje v km 0,861 na vlečku NAVOS a.s., která bude na pražcích dřevěných. Kolejnice budou tvaru 49E1, upevnění bude s pružnými svěrkami.

Oprava železničního spodku bude prováděna ve stejném rozsahu jako železniční svršek. V celé délce bude zřízena jedna konstrukční vrstva na zlepšené nebo stabilizované zemní pláni. Úklon pláně bude vždy jednostranný do podélných odvodňovacích prvků, jako jsou podélné příkopy, trativody a zpevněné žlaby. Tyto podélné prvky jsou vyvedeny do vodotečí nebo do stávajících terénních depresí, kde dochází k zasakování a odpařování vody. Návrh odvodnění železničního spodku a jeho únosnost jsou podloženy výpočty, které jsou doloženy ve výpočtové části příslušných objektů.

D.2.1.2 *Nástupiště*

Nástupiště je v rámci stavby pouze v zastávce Mankovice. Jedná se o nástupiště vnější jednostranné. Stávající nástupiště bude zcela zbouráno a na jeho půdorysu dojde k vybudování nového nástupiště s bezbariérovou výškou 550 mm nad kolejí a s přístupem pomocí bezbariérového chodníku. Délka nástupní hrany je 60 m. Přístřešek na nástupiště zůstává stávající.

D.2.1.3 *Železniční přejezdy a přechody*

V rámci stavby je řešeno celkem 11 železničních přejezdů. Dochází k obměně jejich přejezdových konstrukcí, které budou ve všech případech celopryžové. Přejezdové komunikace jsou prováděny v minimálně nezbytném rozsahu tak, aby byly zachovány parametry nivelety komunikace pro průjezd vozidel podle ČSN 73 6380.

D.2.1.4 *Mosty, propusty, zdi*

Dotčených mostů stavbou jsou pouze tři, zatímco propustků je celkem 36. Jedná se o krátké mosty s rámovou konstrukcí. U dvou mostů se provádí pouze jejich povrchová sanace včetně izolace. Jeden most v km 1,403 bude zbourán a nahrazen zcela novým obdobného typu jako ten stávající.

Téměř všechny propustky jsou trubní, pouze dva z nich jsou deskové. Celkem 10 propustků bude zrušeno bez náhrady. Odvodnění pod tratí bude u nich nahrazeno převedením do jiného místa.

Provádí se oprava dvou opěrných zdí a jedné zdi zárubní. Jedná se o úsek ve špatně přístupném úseku trati v úseku mezi km 7,3 až 8,1, kde je těleso dráhy vedené v odřezu kopce Pohoř v nízké výšce nad korytem řeky Odry. Opěrné zdi budou provedeny zcela nově technologií pilotových stěn. Zárubní zeď bude sanována a staticky zajištěna tahovými kotvami a stříkaným betonem.

D.2.3.6 *Rozvody vvn, vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů*

Ze silnoproudu bude prováděna pouze oprava osvětlení na nástupišti v Mankovicích. Jedná se o výstavbu nových stožárů a svítidel s technologií LED.

b) Celková bilance nároků všech druhů energií, tepla a teplé užitkové vody – podmínky zvýšeného odběru elektrické energie, podmínky při zvýšení technického maxima

Zprovozněná stavba nemá žádné nároky na spotřebu tepla, teplé užitkové vody. Ke zvýšení odběru elektrické energie nedojde ani na zastávce Mankovice s rekonstruovaným osvětlením.

c) Celková spotřeba vody

Celková spotřeba vody se nemění a zůstává nulová. Realizovaná stavba nemá žádnou spotřebu pitné ani užitkové vody. Stavba řeší pouze hospodaření s dešťovou vodou, která vzniká dopadem na drážní těleso.

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

Stavba po svém zprovoznění nebude produkovat jiné odpady než v současném stavu. Odpady z provozu stavby vznikají pouze ve formě emisí z provozování vlaků.

Podrobnější informace o odpadech z výstavby jsou uvedeny v kapitole B.8 – Zásady organizace výstavby.

e) Požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě

Nejsou žádné požadavky na kapacity veřejných sítí komunikačních vedení a elektronického komunikačního zařízení veřejné komunikační sítě. Stavba sama o sobě zvyšuje kapacitu telekomunikačního vedení.

2.4. Bezbariérové užívání stavby

a) Zásady řešení přístupnosti a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, seznam použitých zvláštních a vybraných stavebních výrobků pro tyto osoby, včetně řešení informačních systémů a údajů o podmínkách pro výkon práce osob se zdravotním postižením

Objektem, kterého se hlavně týká bezbariérové řešení stavby je SO 12-12-01 zastávka Mankovice s nástupištěm a zpevněnými plochami pro přístup k zastávce. Tento objekt tedy řeší nové nástupiště, které svou výškou 550 mm nad spojnici temene kolejnic přilehlé koleje je budováno podle technických standardů interoperability. Takto bude nástupiště bezbariérové pro osoby s omezeným pohybem. Pro osoby nevidomé budou provedeny veškeré stavební prvky, které jsou důležité pro bezpečný pohyb těchto osob. Stavební úpravy pro nevidomé jsou provedeny podle vzorových listů SŽ vydaných rovněž v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb a TSI. Informační systém pro nevidomé není náplní této stavby.

Ostatní objekty, které se týkají bezbariérovosti jsou železniční přejezdy. Všechny přejezdy jsou ve stávajícím stavu bez postranních chodníků. Chodci přecházející trať přes přejezd se pohybují po krajnici vozovky. Všechny tyto železniční přejezdy jsou schůdné pro osoby s omezeným pohybem, ale nejsou řešeny, tak jako doposud, z hlediska nevidomých osob. Navazující pozemní komunikace ovšem rovněž nejsou řešeny pro pohyb osob se sníženou schopností orientace.

2.5. Bezpečnost při užívání stavby

a) Popis splnění zásadních požadavků příslušných předpisů a norem ochrany před vlivy trakčních a energetických vedení

Řešený úsek regionální trati nemá elektrické trakční vedení. Ovšem v úseku od km 0,487 po km 1,5 vede tato trať souběžně s hlavní trati Přerov – Bohumín, která je elektrifikována. Navíc se vpravo trati v cca km 1,4 až km 1,5 nachází trakční měnárna Suchdol nad Odrou. Řešená kolej se ovšem nachází ve větší odstupové vzdálenosti od obou trakčních zařízení.

Nová kolej svou konstrukcí splňuje předpisy pro ochranu před vlivy těchto trakčních a energetických vedení podle ČSN EN 50122-2 a ČSN 34 1500.

b) Řešení ochranných opatření proti vlivu bludných proudů na základě výsledků korozních průzkumů.

Korozní průzkum nebyl prováděn. Nebyl důvod ke změně stávající ochrany proti šíření bludných proudů.

2.6. Základní charakteristika technických a technologických zařízení

a) Popis stávajícího stavu

Do řešeného úseku zasahují vnější prvky staničního zabezpečovacího zařízení ŽST Suchdol nad Odrou. Jedná se o vjezdové návěstidlo BS a seřaďovací návěstidlo Se26 s příslušnými počítačými body.

Celkem pět železničních přejezdů je v dotčeném úseku trati vybaveno přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Jedná se o přejezdy v km 1,481 (P6496), km 2,367 (P6696), km 5,089 (P6699), km 7,244 (P6703) a v km 9,453 (P6706). Spouštěcí úseky k těmto všem přejezdům jsou řešeny pomocí počítačích bodů.

V celém traťovém úseku mezi Suchdolem a Odrami je vedeno telekomunikační vedení ČD-T.

V roce 2022 bylo provedeno při investičních stavbách na doplnění závor u železničních přejezdů P6696 v km

2,367, P6699 km 5,089 a P6703 v km 7,244 natažení 3x HDPE trubek a kabelů typu 5XN.

b) Popis navrženého řešení

Stavba neřeší žádné technologické zařízení jako celek, tj. včetně funkčních prvků zařízení. Jedná se pouze o pokládku nové kabelové trasy a přeložky stávajících kabelů v trati do této trasy. Stávající kabely budou opět zapojeny do stávajících prvků jako ve stávajícím stavu. Nový kabel a chráničky budou ukončeny vedle koleje v příslušných pomocných zařízeních (kabelové komory a sloupky). Provozní soubory jsou rozděleny podle úseků stavby, ve kterých budou realizovány:

- PS 01-02-51 Úsek 1, Traťový kabel
- PS 02-02-51 Úsek 2, Traťový kabel
- PS 03-02-51 Úsek 3, Traťový kabel
- PS 04-02-51 Úsek 4, Traťový kabel
- PS 05-02-51 Úsek 5, Traťový kabel

c) Energetické výpočty – spotřeba energie pro elektrickou trakci, výkonové dimenzování napájecích stanic a podklady pro proudové a napěťové dimenzování pevných elektrických trakčních zařízení, zpětné vlivy trakčních obvodů na napájecí síť energetiky a návrh způsobu omezování zpětných vlivů, kontrola bilance činných a jalových výkonů a návrh opatření na zajištění předepsaného účinníku

Stavba nemá tato technická a technologická zařízení.

2.7. Základní charakteristika stavebních objektů

Železniční svršek a spodek

Výstavbou železničního svršku se zabývají tyto stavební objekty:

- SO 11-10-01 Úsek 1, železniční svršek
- SO 12-10-01 Úsek 2, železniční svršek
- SO 13-10-01 Úsek 3, železniční svršek
- SO 14-10-01 Úsek 4, železniční svršek
- SO 15-10-01 Úsek 5, železniční svršek

Objekty jsou rozděleny do pěti úseků podle staničení. Zabývají se demontáží stávající koleje včetně odebrání kolejového lože v celém svém profilu a výstavbou nové koleje, tj. kolejového roštu a kolejového lože. Nová geometrická poloha koleje (GPK) se mění, i když se kolej co nejvíce přimyká poloze stávající koleje. Většina oblouků je navržena tak, aby mohlo v budoucnu dojít ke zvýšení rychlosti na maximální hodnotu 100 km/h. Ke zvýšení rychlosti ovšem bude nutno v budoucnu zpracovat samostatný projekt a povolení správním úřadem.

Následující stavební objekty se zabývají pouze úpravou geometrické polohy koleje, která byla zprovozněna ve zkušebním provozu po její konsolidaci vlivem dynamických účinků od dopravy:

- SO 11-10-01.1 Úsek 1, železniční svršek, následná úprava GPK
- SO 12-10-01.1 Úsek 2, železniční svršek, následná úprava GPK
- SO 13-10-01.1 Úsek 3, železniční svršek, následná úprava GPK
- SO 14-10-01.1 Úsek 4, železniční svršek, následná úprava GPK
- SO 15-10-01.1 Úsek 5, železniční svršek, následná úprava GPK

Stavební objekty železničního spodku jsou následující:

- SO 11-11-01 Úsek 1, železniční spodek
- SO 12-11-01 Úsek 2, železniční spodek
- SO 13-11-01 Úsek 3, železniční spodek
- SO 14-11-01 Úsek 4, železniční spodek
- SO 15-11-01 Úsek 5, železniční spodek

Tyto objekty řeší zvýšení únosnosti pražcového podloží a zlepšuje jeho odvodnění do podélných příkopů nebo trativodů. Součástí železničního spodku je i vybudování dvou retenčních nádrží pro vsakování a odpařování

vody.

Výstroj a značení trati

Stávající část výstroj trati bude při výstavbě zrušena. Jedná se o sklonovníky, návěsti před zastávkou, hektometry a zajišťovací značky PPK. Tyto návěstidla budou obnoveny v celém úseku trati. Ostatní pevná návěstidla budou měněna pouze tehdy, pokud dojde k jejich dotčení stavbou.

Stabilizované body železničního bodového pole budou v co největší míře zachovány stávající.

Rozdělení objektů je příslušné rozdělení stavebních úseků:

- SO 11-14-01 Úsek 1, výstroj a značení trati
- SO 12-14-01 Úsek 2, výstroj a značení trati
- SO 13-14-01 Úsek 3, výstroj a značení trati
- SO 14-14-01 Úsek 4, výstroj a značení trati
- SO 15-14-01 Úsek 5, výstroj a značení trati

Železniční přejezdy

Dochází k opravě těchto železničních přejezdů, které jsou podle úseků děleny do samostatných stavebních objektů:

- SO 11-13-02 Přejezd P6695 v km 2, 273
- SO 11-13-03 Přejezd P6696 v km 2, 367
- SO 11-13-04 Přejezd P6697 v km 3, 029
- SO 12-13-01 Přejezd P6698 v km 4,126
- SO 12-13-02 Přejezd P6699 v km 5,089
- SO 12-13-03 Přejezd P6702 v km 6,260
- SO 13-13-01 Přejezd P6703 v km 7,244
- SO 15-13-01 Přejezd P6704 v km 8,665
- SO 15-13-02 Přejezd P6705 v km 9,198
- SO 15-13-03 Přejezd P6706 v km 9,453
- SO 15-13-04 Přejezd P6707 v km 9,711

V km 1,481 se nachází ještě železniční přejezd P6496, který je ovšem více Kolejový společně se souběžnou koridorovou tratí. Tento přejezd tato stavba ponechává bez zásahu. U ostatních přejezdů jsou prováděny nové přejezdové konstrukce a přilehlé přejezdové komunikace v potřebném minimálním rozsahu. Odvodnění přejezdů je společně se zesílenou konstrukcí pražcového podloží prováděno v rámci objektů pro železniční spodek.

Všechny přejezdové konstrukce budou z celopryžových panelů. Vozovky na přejezdech budou vždy zpevněné, i když navazující polní cesty jsou nezpevněny. Snižuje to tak náklady na údržbu.

Zabezpečení přejezdů se touto stavbou nemění. Přejezdy zabezpečeny pouze výstražným křížem zůstanou nadále takto zabezpečeny. Spouštěcí body přibližovacích úseků u přejezdů zabezpečených přejezdovým zabezpečovacím zařízením jsou ve všech případech počítáče náprav. Tyto budou pouze demontovány a na stejném místě na nové koleji zpětně namontovány.

Zastávky

V této stavbě dochází k opravě jedné železniční zastávky Mankovice. Jedná se o objekt:

- SO 12-12-01 zast. Mankovice, nástupiště a zpevněné plochy

V tomto stavebním objektu dochází k výstavbě nového nástupiště o výšce nástupní hrany 550 mm. Délka nástupiště bude 60 m. Přístup na nástupiště bude proveden novým bezbariérovým chodníkem vedeným od silnice III/04732. Z této silnice je upraven nový zpevněný sjezd, na který je napojena krátká asfaltobetonová komunikace na parkovací stání před nástupištěm. Ze čtyř parkovacích stání je jedno vyčleněno pro invalidy.

Mosty

V opravovaném úseku trati se nachází celkem tři mosty. Tyto mají přiděleny tyto čísla a názvy objektů:

- SO 11-20-01 Most v ev. km 1,403 – provádění sanace
- SO 11-20-02 Most v ev. km 2,293 – provádění přestavby
- SO 12-20-01 Most v ev. km 4,345 – provádění sanace

Zatímco mosty ekm 1,403 a 4,345 jsou staticky v pořádku a dochází pouze k jejich sanaci a opravě izolace u mostu ekm 2,293 byla diagnostikována špatná únosnost spodní stavby. Z tohoto důvodu dochází ke kompletní přestavbě tohoto objektu po vybourání stávajícího mostu. Nový most bude ŽB rám s otvorem, který větší průtočnou kapacitu než most stávající.

Propustky

Propustky mají tyto přidělené objekty:

- | číslo SO | název SO | – předmět opravy |
|---------------|-------------------------|-----------------------|
| • SO 11-21-01 | Propustek ev. km 0,598 | – rušení bez náhrady |
| • SO 11-21-02 | Propustek ev. km 1,469 | – provádění sanace |
| • SO 11-21-03 | Propustek ev. km 1,528 | – rušení bez náhrady |
| • SO 11-21-04 | Propustek ev. km 1,842 | – provádění sanace |
| • SO 11-21-05 | Propustek ev. km 2,017 | – provádění sanace |
| • SO 11-21-06 | Propustek ev. km 2,211 | – rušení bez náhrady |
| • SO 11-21-07 | Propustek ev. km 2,373 | – provádění sanace |
| • SO 11-21-08 | Propustek ev. km 3,068 | – provádění sanace |
| • SO 11-21-09 | Propustek ev. km 3,224 | – rušení bez náhrady |
| • SO 11-21-10 | Propustek ev. km 3,352 | – provádění sanace |
| • SO 11-21-11 | Propustek ev. km 3,556 | – provádění přestavby |
| • SO 12-21-01 | Propustek ev. km 3,943 | – provádění sanace |
| • SO 12-21-02 | Propustek ev. km 4,133 | – provádění přestavby |
| • SO 12-21-03 | Propustek ev. km 4,635 | – provádění sanace |
| • SO 12-21-04 | Propustek ev. km 4,694 | – rušení bez náhrady |
| • SO 12-21-05 | Propustek ev. km 5,102 | – provádění sanace |
| • SO 12-21-06 | Propustek ev. km 5,237 | – provádění sanace |
| • SO 12-21-07 | Propustek ev. km 5,756 | – provádění přestavby |
| • SO 12-21-08 | Propustek ev. km 6,086 | – provádění přestavby |
| • SO 12-21-09 | Propustek ev. km 6,607 | – provádění sanace |
| • SO 13-21-01 | Propustek ev. km 7,348 | – provádění přestavby |
| • SO 13-21-02 | Propustek ev. km 7,634 | – rušení bez náhrady |
| • SO 13-21-03 | Propustek ev. km 7,778 | – provádění sanace |
| • SO 14-21-01 | Propustek ev. km 8,127 | – provádění přestavby |
| • SO 14-21-02 | Propustek ev. km 8,449 | – provádění přestavby |
| • SO 14-21-03 | Propustek ev. km 8,564 | – rušení bez náhrady |
| • SO 15-21-01 | Propustek ev. km 8,816 | – provádění přestavby |
| • SO 15-21-02 | Propustek ev. km 9,011 | – rušení bez náhrady |
| • SO 15-21-03 | Propustek ev. km 9,195 | – rušení bez náhrady |
| • SO 15-21-04 | Propustek ev. km 9,447 | – provádění sanace |
| • SO 15-21-05 | Propustek ev. km 9,457 | – provádění sanace |
| • SO 15-21-06 | Propustek ev. km 9,599 | – provádění přestavby |
| • SO 15-21-07 | Propustek ev. km 9,705 | – provádění sanace |
| • SO 15-21-08 | Propustek ev. km 9,717 | – provádění přestavby |
| • SO 15-21-09 | Propustek ev. km 9,949 | – provádění přestavby |
| • SO 15-21-10 | Propustek ev. km 10,000 | – rušení bez náhrady |

Rušené propustky jsou nahrazeny systémem podélného odvodnění podél trati. U sanovaných propustků dochází k povrchové sanaci betonové konstrukce, úpravy vtoků a výtoků. U přetaveb dochází k celkové demolici stávající konstrukce a výstavbě nové konstrukce na stejném místě.

Zdi

Jedná se o opěrné a zárubní zdi ve 3. a 4. úseku, které nesou drážní těleso ve složitém úseku podél řeky Odry. Jedná se o tyto objekty:

- SO 13-23-01 Úsek 3, opěrná zeď
- SO 13-24-01 Úsek 3, zárubní zeď
- SO 14-23-01 Úsek 4, opěrná zeď

Obě opěrné zdi zpevňují drážní těleso s kolejí od koryta řeky Odry. Jedná se o pilotové stěny, kde velkopřůměrové piloty jsou opřeny do pevného podloží v hustotě na sraz. Hlavy pilot jsou překlenuty podélným ŽB trámem. Součástí je opěrní zeď je ŽB vana vedle ŽB trámu, která stabilizuje spodek drážního tělesa.

Zárubní zeď v délce 222 m je kamenná. Proběhne její sanace ocelovými kotvami a stříkaným betonem. Bude doplněn náhorní příkop na zárubní zdi s ochranným zábradlím.

Osvětlení

Osvětlení zastávky je řešeno objektem:

- SO 12-86-01 zast. Mankovice, úprava osvětlení

Na základě světelného výpočtu je navrženo nové osvětlení se sklopnými stožáry a LED svítidly, které osvětluje nové nástupiště a přístupové plochy k nástupišti.

2.8. Zásady požárně bezpečnostního řešení

Nedochází k opravě žádných objektů, ve kterých se zdržují osoby. Všechny výše uvedené objekty v rámci stavby jsou ve venkovním prostředí a slouží pro stavbu dráhy. Ochrana objektů z hlediska požární bezpečnosti je zajištěna použitím materiálů, které jsou k jejich výstavbě předepsány. Stavbu tak není nutno samostatně posuzovat na požární bezpečnost.

2.9. Úspora energie a tepelná ochrana

Stavbu z hlediska tepelné ochrany není nutno posuzovat. Z hlediska elektrické energie dojde pouze k velmi malému zvýšení spotřeby pro potřebu osvětlení zastávky Mankovice.

2.10. Hygienické požadavky na stavby, požadavky na pracovní prostředí

Stavba vyhovuje na hygienické požadavky na stavby a požadavky na pracovní prostředí podle českých právních předpisů zejména Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci a vyhlášce 268/2009 Sb. o technických požadavcích na stavby a dalším souvisejícím normám a předpisům.

Vzhledem k faktu, že se jedná o koleje a komunikaci ve volné krajině, pracovníci silnic nebo dráhy se na místě nezdržují, nýbrž provádění jen občasnou kontrolu. Z tohoto hlediska není potřeba pro pracovníky dráhy řešit hygienické zařízení.

Z hlediska hygienických vlivů stavby na okolní prostředí, tj. hluk, prašnost a podobně se po zprovoznění této stavby nic nemění.

2.11. Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) Ochrana před pronikáním radonu z podloží

Není počítáno s ochrannou před pronikáním radonu z podloží.

b) Ochrana před bludnými proudy

Ochrana před bludnými proudy je zůstává stejná jako v současnosti. Traťová kolej Suchdol nad Odrou – Odry není pod trakčním vedením a není tak případným zdrojem bludných proudů. V blízkosti ŽST Suchdol nad Odrou se nachází hlavní koridorová trať a trakční měnič, které mohou tyto proudy emitovat. Do jejich konstrukcí a ochrany ovšem tato stavba nezasahuje. Tato řešená stavba je jinak navržena podle požadavků staveb na státních dráhách, čímž je ochrana proti bludným proudům dostatečně zajištěna.

c) Ochrana před technickou seizmicitou

Stavbu není třeba ochraňovat před účinky technické seizmicity. Nejsou známy zdroje této seizmicity v okolí stavby.

d) Ochrana před hlukem

Zdroje hluku v okolí nejsou natolik zásadní, aby bylo potřeba proti nim provádět zvláštní ochranu stavby.

e) Protipovodňová opatření

Stavba se nenachází na záplavovém území pro rozliv Q100, je ovšem na její hranici. Protipovodňová opatření se tak řeší novým zpevněním železničního tělesa zejména v úseku cca km 7,3 – km 8,0, kde je trať vedena v odřezu skalního masívu podél koryta řeky Odry.

f) Ostatní účinky – vliv poddolování, výskyt metanu apod.

Dle informace mapového portálu České geologické služby není zájmové území poddolováno.

3. Připojení stavby na technickou a dopravní infrastrukturu

a) Napojovací místa technické infrastruktury

Nové napojení na technickou infrastrukturu nevznikne. Stavba je dopravní stavbou, která je napojená na celostátní železniční síť a na síť veřejných komunikací.

b) Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky

V této stavbě se nové připojení neřeší.

c) Popis dopravního řešení včetně bezbariérových opatření pro přístupnost a užívání stavby osobami se sníženou schopností pohybu nebo orientace, napojení na stávající dopravní infrastrukturu, doprava v klidu, pěší a cyklistické stezky

Stavba je napojena na síť pozemních komunikací v místech železničních přejezdů a dále pro obsluhu cestujících na železniční zastávce Mankovice. Žádný ze železničních přejezdů nemá chodníky pro pěší, jedná se pouze o vozovky, kde pěší doprava probíhá po krajnicích vozovek.

Nově tato stavba zavádí bezbariérový přístup pouze na zastávce Mankovice. Zde je navrženo nové nástupiště o výšce hrany 550 mm vyhovující osobám s pohybovým hendikepem. Nikde na zastávce nejsou schody ani rampy, které by přesahovaly sklon 6 %. Před zastávkou jsou zřízena čtyři stání pro osobní vozidla, z čehož jedno je vyčleněno pro vozíčkáře. Nástupiště má veškeré hmatové prvky pro orientaci osob se zrakovým hendikepem. Přístupový chodník na nástupiště z veřejné komunikace má umělou vodící linii ve formě nadvýšeného obrubníku.

4. Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

a) Traťová a staniční technologie počátečního a cílového stavu a rámcová dopravní technologie v průběhu výstavby

Technologie dopravy na vlečce se nemění.

b) Návrh organizačních a dočasných provizorních stavebních opatření na zajištění železniční dopravy po dobu stavby

Po dobu výstavby kteréhokoli z Úseku 1 až 5 bude vždy vyloučen z provozu celý mezistaniční úsek Suchdol

nad Odrou – Odry.

c) Zdůvodnění a rozsah navrhovaného staničního a traťového zabezpečovacího zařízení, včetně potřeby navrhovaných rychlostí v jednotlivých kolejích a kolejových propojeních

Z hlediska staničního a traťového zabezpečovacího zařízení stavba nic nemění. Z důvodu, že se rovněž nemění ani přejezdové zabezpečovací zařízení, nemění se rovněž traťové rychlosti po zprovoznění stavby. Stávající nejvyšší rychlost v řešeném úseku je 60 km/h. Do budoucna bude možno využít nejvyšší traťovou rychlost 100 km/h. Psaný statický rychlostní profil je v samostatné příloze B.2.3.

5. Řešení vegetace a souvisejících terénních úprav

a) Terénní úpravy

Budou prováděny terénní úpravy ve vztahu k odvodnění stavby od dešťové vody. Terén v blízkém okolí stavby bude na některých místech upraven tak, aby se dešťová voda odvedla od železničního tělesa.

b) Použité vegetační prvky

Na této stavbě jsou svahy drážního tělesa ponejvíce upraveny ohumusováním a osetím travním semenem. V malé míře jsou svahy zpevněny zatravňovacími (polovegetačními) betonovými tvárnicemi, jedná se hlavně o svahy a dno dvou vsakovacích a odpařovacích nádrží. V malé míře jsou použity i georohože, aby nedocházelo k povrchové erozi zářezových svahů v Úseku 3.

Osazování dřevin se neplánuje, protože nikde není budováno zemní těleso dráhy s vyššími svahy.

c) Biotechnická, protierozní opatření.

Záměrem stavby je odvést vodu ze železničního tělesa, tak, aby jeho stabilita v čase byla co největší a nashromážděné vody co v příhodných místech odvést dále od trati, nejen do vodotečí, ale například i do stromových porostů v okolí toku řeky Odry nebo do plytkých retenčních nádrží mezi tratí a poli, ze kterých se bude voda odpařovat nebo vsakovat.

6. Popis vlivů stavby na životní prostředí a jeho ochrana

a) Vliv na životní prostředí – ovzduší, hluk, voda, odpady a půda

Nový vliv na životní prostředí z hlediska ovzduší, hluku, vody, odpadů a půdy oproti současnosti nevznikne. Stavba neprovádí nový zábor půdy, protože kolej se obnovuje v původní trase trati. Odpady, zvýšený hluk a prašnost vzniknou především při výstavbě, viz kapitola 8.1 této zprávy. Stavba po jejím zprovoznění nebude mít na životní prostředí větší vliv, než je současně provozovaná dráha.

b) Vliv na přírodu a krajinu – ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod.

Nový vliv na přírodu a krajinu, jako jsou ochrana dřevin, ochrana památných stromů, ochrana rostlin a živočichů, zachování ekologických funkcí a vazeb v krajině apod. realizací touto stavbou ani během její realizace nevznikne.

V blízkosti prováděného záměru se nachází významné krajinné prvky. Parčík na Pohořské ulici na pozemku parc. č. 378 v k.ú. Odry a Lom u Mankovického mostu na pozemku parc. č. 400/37 v k.ú. Pohoř. Stavba nezasahuje ani do jednoho z těchto významných krajinných prvků. MěÚ Odry, Městský úřad Odry vydal souhlas k provádění škodlivé činnosti v ochranném pásmu památného stromu, viz doklad E.1.2.5.

c) Vliv na soustavu chráněných území Natura 2000

Závěrem dotčeného orgánu pro správu této ochrany (Krajský úřad, Odbor životního prostředí a zemědělství) je, že posuzovaný záměr nemůže mít samostatně nebo ve spojení s jinými koncepcemi nebo záměry významný vliv na předmět ochrany nebo celistvost evropsky významných lokalit a ptačích oblastí.

d) Způsob zohlednění podmínek závazného stanoviska posouzení vlivu záměru na životní prostředí, je-li podkladem

Záměrem stavby je obnova železničního svršku a spodku stávající regionální trati ve stejné trase. Železniční dráha se tak nikde neprodlužuje a její kapacita se rovněž nezvyšuje (zůstává jednokolejná). Navrhovaný záměr po její realizaci nemá z hlediska vlivů na životní prostředí žádný nový negativní vliv oproti současnému stavu. Z těchto důvodů tento záměr podle zákona č. 100/2001 Sb. nepodléhá posuzování vlivů záměru na životní prostředí, protože nespĺňuje ani částečně limit pro zahájení zjišťovacího řízení.

e) V případě záměrů spadajících do režimu zákona o integrované prevenci základní parametry způsobu naplnění závěrů o nejlepších dostupných technikách nebo integrované povolení, bylo-li vydáno

Záměr nespádá do režimu zákona o integrované prevenci a omezování znečištění, o integrovaném registru znečišťování a o změně některých zákonů.

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

Žádná nově navrhovaná ochranná nebo bezpečnostní pásma tato stavba nezavádí. Výjimkou je pouze drážní telekomunikační vedení, které má ze zákona ochranné pásmo 1 m od vedení. Toto vedení je ovšem úzce spojeno s drážním pozemkem, na kterém je toto vedení navrženo. V omezeném počtu míst je vedeno i podél drážního pozemku na pozemku cizího vlastníka (obec Mankovice), na které se počítá se zřízením věcného břemene v rozsahu, které bude ochranné pásmo zahrnovat.

Ochranné a bezpečnostní pásma chráněných lokalit nebo ostatní infrastruktury, které dráhu křižují nebo se ji okrajem dotýkají, mohou být během výstavby samozřejmě zasaženy. Ovšem během výstavby všechny zúčastněné osoby budou dodržovat požadavky správců těchto pásem, které jsou uvedeny v dokladové části dokumentace. Přeložky dotčených sítí nedrážní technické infrastruktury se naplňují.

7. Ochrana obyvatelstva

Požadavky civilní ochrany na využití stavby k ochraně obyvatelstva. Zásah stavby do zón havarijního plánování a inundačních území, případně jiný vliv stavby na prvky civilní ochrany (úkryty, sirény, monitorovací kamerové systémy apod.).

Ochrana obyvatelstva se touto stavbou nemění. Stavba nezasahuje do zón havarijního plánování. Tím že někde tvoří hranici inundačního území, bude po realizaci odolnější proti rozlivu velké vody ve směru k obydleným částem území.

8. Zásady organizace výstavby

8.1. Technická zpráva

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

Pro výstavbu bude potřeba stavební materiál nejčastěji ve formě kusového svrškového materiálu nebo prefa dílců, tj. pražce, kolejnice, upevňovací, betonové žlaby apod. Tyto budou na stavbu dováženy od dodavatelů.

Beton pro monolitické konstrukce bude odebírán z nejbližších betonáren umístěných v Suchdolu nad Odrou a v Odrách. Nepočítá se s vlastní výrobou betonové směsi ve velkém měřítku, ale pouze v malém množství na doplňující konstrukce např. lože dlažeb apod., kde může být použito i suchých směsí. V takovém případě bude záměšová voda rovněž dovážena na stavbu. Směsi pro stabilizovanou zeminu ZZC je možno dodat ze stejných provozoven jako čerstvý beton.

Štěrka a štěrkové drti budou na stavbu dováženy zejména z kamenolomu v Jakubčovicích nad Odrou. Doporučuje se provádět recyklaci kameniva ze štěrkového lože na mobilní lince zhotovitele stavby, která bude zpětně upotřebitelná na stavbě.

Zeminu nebude třeba dovážet, ze stavby vznikne přebytek, který bude částečně použit na zásypy a výplně.

Výstavbu budou zajišťovat stavební stroje, které jsou většinou poháněny naftovými motory. Některé drobné stroje a nářadí bude možno napájet z mobilních elektrocentrál.

b) Odvodnění staveniště

Staveniště bude odvodněno stejným způsobem jako kolej. Tedy už při odkopu budou pláne vždy příčně skloněné v projektovaném směru k podélným příkopům. V případě, že dojde k zavodnění deštěm zemní pláne, která ještě nebyla zlepšena hydraulickými pojivy je vhodné nejdříve pláň nechat odpařit tak, aby při pojezdu nedocházelo k zabořování pojezdem stavebních strojů.

Odvodnění zařízení staveniště bude provedeno pokládkou silničních panelů do mírného sklonu alespoň 0,5 %. Takto svedená voda na okraj plochy zařízení staveniště nesmí být vyvedena na pozemek cizího vlastníka.

c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu

Stavba je dopravní stavbou, která je napojená na celostátní železniční síť a na veřejné komunikace.

Úsek vyloučené koleje, kde bude probíhat realizace stavby bude napojen na stávající traťovou kolej do ŽST Suchdol nad Odrou a dopravní Odry. Nakolejnění některých speciálních vozidel, zejména dvoucestných (bagry apod.) může proběhnout na kterémkoli železničním přejezdu. Pro případ dopravy šterku z lomu Jakubčovice nad Odrou po železnici bude potřeba dopředu počítat s uzavřením lokomotivy a vagónů za stavbou, tj. v úseku Odry – Budišov nad Budišovkou.

Přístup na stavbu pro vozidla silniční dopravy bude možný rovněž od příslušných železničních přejezdů se zpevněnou asfaltovou vozovkou. Nezpevněné polní cesty se nedoporučuje používat, protože by mohlo dojít k jejich zhoršení stavebně technického stavu. K přístupům na stavbu a na plochy zařízení staveniště jsou vyhotoveny samostatné výkresy. Níže v tabulce jsou vypsány přístupy na staveniště pro jednotlivě stavěné úseky stavby:

úsek	napojení na komunikaci	u přejezdu	úprava sjezdu	přechodné dopravní značení
Úsek 1	silnice III/04734	km 1,481, P6496	2x stávající	ano (omezení rychlosti)
Úsek 1	silnice III/04810	km 2,366, P6696	nová	ano (uzavírka silnice)
Úsek 2	silnice III/04732	km 5,087, P6699	nová	ano (uzavírka silnice)
Úsek 2	účel. kom. p.č. 2368 k.ú. Mankovice	–	ne	ne
Úsek 3	dva sjezdy ze silnice II/441	km 7,242, P6703	nová	ano (omezení rychlosti, uzavírka silnice)
Úsek 4	místní kom. Nábřežní p.č. 1670/1 k.ú. Odry	km 8,664, P6704	nová	ano (výstražné značení)
Úsek 5	místní kom. Nábřežní p.č. 1670/1 k.ú. Odry	km 8,664, P6704	stávající	ano (výstražné značení)
Úsek 5	Silnice I/47 tř. Osvobození, Odry	km 10,086, P6708	nová	ano (výstražné značení)
Úsek 5	Místní komunikace, p.č. 1520/58, k.ú. Odry	km 9,711, P6707	nová	ano

Dlouhé úseky 1, 2 a 5 mají vždy dva přístupy. Napojení nových sjezdů bude vždy provedeno zpevněním silničními panely na krajnici napojovací komunikace.

Provizorní komunikaci k uzavírce žel. přejezdu P6707 umístěná na p. č. 1520/58 a 1520/57, bude po provedené výstavbě odstraněn zpevněný kryt (betonové panely). Podsypová vrstva může být po dohodě s příslušnými vlastníky pozemků ponechána. V takovém případě město Odry zajistí příslušné povolení podle stavebního zákona.

d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky

Provádění stavby bude mít vliv na sousední pozemky staveniště zejména občasné zvýšeným hlukem a zvýšenou prašností. Realizace stavby ale bude postupovat po délce trati, a tak tyto negativní vlivy nebudou po delší dobu přetrvávat na jednom místě, ale budou se posouvat. Zhotovitel stavby je zároveň povinen dodržovat hygienické limity podle NV č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, a nemůže tak zatěžovat okolí stavby nadměrným hlukem a prachem. Hlučnost bude srovnatelná s projíždějícím vlakem a prašnost bude zhotovitel mírnit vlhčením zemin, pokud by byly příliš vysušené. Za těchto okolností budou dopady stavby na okolí únosné.

Zhotovitel stavby nebude v blízkosti zastavěné části provádět stavební práce během v době nočního klidu, tedy každý den mezi 22:00 až 6:00 hodinou.

Během výstavby mohou být více zatíženy příjezdové cesty ke staveništi. Ty jsou navrženy tak, aby byly minimalizovány průjezdy hustě obydlenou zástavbou.

Dalším vlivem na okolní pozemky bude zhoršena dopravní obslužnost vlivem uzavírek železničních přejezdů. Tyto přejezdy budou uzavírány střídavě v jiných časových úsecích, aby vždy byly zajištěny objízdné trasy.

Výstavba opěrných zdí v úseku 3 (SO 13-23-01), v úseku 4 (14-23-01) a zárubní zdi (SO 13-24-01) bude probíhat následujícím postupem:

Postup prací opravy opěrných zdí v Úseku 3 (SO 13-23-01) + (SO 13-24-01)

Přístup na staveniště bude od přejezdu P6703

- 1) Zhotovitel požádá o přechodné dopravní značení v místě sjezdu dle § 77 odst. 1 písm. c) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů a povolení zvláštního užívání komunikace dle § 25 odst. 6 písm. c) a písm. e) zákona č. 13/1997 sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.
- 2) Zhotovitel vypracuje Havarijný plán a Povodňový plán, který bude odsouhlasen příslušným odborem životního prostředí, MěÚ Odry.
- 3) Z komunikace II/441 v bode zřízení provizorní sjezd v provozním staničení km 34,937. Sjezd z komunikace II/441 v km 34,937 je navržen po pozemcích p.č 2365, 2349 a 2568/2 - přístupová cesta bude provedena jako provizorní zpevněná. Sjezd bude proveden ze šterkodrtě frakce 0/63, která bude uložena na geotextílii gramáže 400g/m². Popřípadě budou použity silniční panely.

Zhotovitel požádá o písemný souhlas vlastníka (pronájem) a písemný souhlas nájemce (věcné břemeno jízdy).

Vlastník:

Sjezdu ze silnice II/ 441:

p.č. 2365 - Moravskoslezský kraj, 28. října 2771/117, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava (hospodaření se svěřeným majetkem kraje Správa silnic Moravskoslezského kraje, příspěvková organizace, Úprkova 795/1, Přívoz, 70200 Ostrava)

Provizorní sypaná komunikace:

p.č. 2349 - Česká republika (právo hospodařit s majetkem státu Správa železnic, státní organizace, Dlážďená 1003/7, Nové Město, 11000 Praha 1)

p.č. 2568/2 - Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava – vodní tok

- 4) Provizorní komunikace k řece Odře bude provedena v tl. 250 – 300 mm ze ŠD frakce 0/63
- 5) V této fázi bude odstraněna břehová zeleň a náletová zeleň nad zárubní zdi.
- 6) Odlov ryb v úseku č.3, kde budována provizorní sypaná komunikace šíře cca 4,0 m.
- 7) Po odstranění náletové zeleně bude realizována sypaná provizorní komunikace ve vodním toku. Oprava šterkodrtě na provizorní komunikaci bude pomocí vagónu DUMPCAR + plechy. Tato

činnost bude realizována z km 7,335 000.

- 8) Po dokončení výše popsané provizorní komunikace bude v celé délce úseku č.3 demontována kolej a odtěžen svršek, konstrukce spodku bude sloužit pro pojezd těžké techniky.
- 9) Provizorní sjezd bude z levého břehu řeky Odry p.č. 2349 k.ú. Mankovice. Sjezd bude proveden ze štěrkodrti frakce 0/63, která bude uložena na geotextílii gramáže 400 g/m². Popřípadě budou použity silniční panely.
- 10) V další fázi bude odtěžen pás cca 2,5 m zhlaví opěrné zdi, a to v celé délce, výzisk kameniva bude uložen na mezideponii. V prostoru budoucích pilot bude provedeno odtěžení do hloubky cca 2,0 m – hlava piloty.

Odtěžování se bude provádět kolovým bagrem s min. dosahem 9,0 m a hloubkou 5,0 m. V této fázi bude také odtěžen svah za zárubní zdí. Odvoz kameniva a zeminy bude prováděno automobily 6 x 6 o objemu 12 m³, a to z důvodu zatížení svahu (částečně odtěžená opěrná zeď). Automobily v daném úseku budou vjíždět na staveniště couváním, a to v případě, že budou bez nákladu.

Stavební činnost bude prováděna od staničení km 7,335 000 - 7,620 000 km (ve směru staničení).

- 11) V této fázi bude provedena pilotová stěna. Tato etapa bude prováděna z provizorní komunikace ze staničení km 7,335 000.

Tato stavební činnost bude rozfázovaná na tři fáze:

- I. km 7,335 000 – 7,445 000 délka 110 m
- II. km 7,445 000 – 7,554 000 délka 109 m
- III. km 7,554 000 – 7,620 000 délka 66 m

Po dokončení fáze I. bude zahájena sanace zárubní zdi v délce 110 m a dále bude postupováno po jednotlivých fázích.

Sanace zárubní zdi bude prováděna následujícím postupem:

- I. zavrtání tahových kotev (hřebíků) a jejich injektáž vrstvy,
- II. osazení první vrstvy KARI sítí vlepení ocelových kotev a nanesení 1. vrstvy betonového torkretu
- III. osazení ocelových desek na hřebíky a aktivace momentovým klíčem,
- IV. osazení druhé vrstvy KARI sítí a nanesení 2.vrstvy betonového torkretu.

Dále bude provedena sanace skalního svahu v úseku staničení km 7,439 003 až km 7,449 905 kde budou mechanicky odstraněny zvětralé části, zvětraliny a odbourání nestabilních skalních prvků.

Montáž kotvených záchytných ocelových sítí. Při horní část plochy záchytných sítí bude podložena protierozní geomatrací s 3D strukturou.

- 12) Zřízení římsy zárubní zdi, odvodnění za římsou a úprava svahu.
- 13) Odtěžení stávající opěrné zdi – kameny skládané na sucho a uložení na mezideponii.
- 14) Po odtěžení bude z provizorní komunikace zřízena sypaná hrázka, na návodní straně bude utěsněna pomocí pytlů z písku + čerpání vody. Pro založení betonové patky v celé délce v hloubce 1,0m pode dnem a zpevnění svahu kamennou rovnatinou.
- 15) Zřízení převázky (trám).
- 16) Odtěžení stávající konstrukce železničního spodku. Vzhledem k tomu, že štěrkodrtí bude znečištěna betonovou směsí a cementovým mlékem bude odvezena na mezideponii a následně předrcena a opětovně použita na zásypy.
- 17) Úprava pláň pod roznášecí desku, tato úprava bude upřesněna na základě podrobného geologického průzkumu. Podrobný inženýrsko-geologický průzkum nebyl proveden z důvodu krátké výluky. Podrobný geologický průzkum bude proveden při výstavbě úseku č. 4. V rámci tohoto průzkumu bude provedeno vzorkování železničního tělesa (zeminy) a kolejového lože dle metodiky Správy železnic.

- 18) Výstavba roznášecí desky pod kolejový svršek.
- 19) Likvidace provizorní sypané hrázky, uvedení prostoru do původního stavu, likvidace provizorního přemostění.
- 20) Odstranění provizorní komunikace a sjezdu. Uvedení pozemků do původního stavu.
- 21) Uvedení toku do původního stavu.

Postup prací opěrné zdi v Úseku 4 (SO 14-23-01)

Před zahájení stavebních prací bude proveden podrobný geologický průzkum úseku č.3 a úseku č.4. Na základě tohoto průzkumu bude zpracována realizační dokumentace!!

Přístup na staveniště bude od přejezdu P6704.

- 1) Zhotovitel vypracuje Havarijní plán a Povodňový plán, který bude odsouhlasen příslušným odborem životního prostředí, MěÚ Odry.
- 2) Zhotovitel zažádá o písemný souhlas vlastníka (pronájem)
Provizorní sjezd do vodního toku v km 8,052 378
p.č. 2568/18 - Povodí Odry, státní podnik, Varenská 3101/49, Moravská Ostrava, 70200 Ostrava – vodní tok,
p.č. 1673/1 - Wagner Oldřich, sídliště Pod lesem 848/7, 74235 Odry – ZPF (bez vynětí do jednoho roku).
- 3) Z p.č. 1673/1 v bude zřízen provizorní sjezd ve staničení km 8,052 378. Sjezd na výše uvedený pozemek bude z pozemku p.č. 2563/6 ve vlastnictví investora – přístupová cesta bude provedena jako provizorní zpevněná. Sjezd bude proveden ze šterkodrti frakce 0/63, která bude uložena na geotextilii gramáže 400 g/m². Popřípadě budou použity silniční panely.
V prostoru úpravy bude sejmuta ornice a uložena na mezideponii a řádně zakryta. Rozsah záboru, si bude přesně specifikovat zhotovitel, ale předpokládá se nezbytně nutný rozsah.
- 4) V celém úseku bude demontovány koleje a svršek, těleso spodku bude sloužit jako pojížděná ochranná vrstva.
- 5) Vykácení náletové břehové zeleně.
- 6) Odlov ryb v úseku, kde budována provizorní hrázka.
- 7) V další fázi bude odtěžen pás cca 2,5 m zhlaví opěrné zdi, a to v celé délce, výzisk kameniva bude uložen na mezideponii. V prostoru budoucích pilot bude provedeno odtěžení cca 2,0 m.
- 8) Odtěžování se bude provádět kolovým bagrem s min. dosahem 9,0 m a hloubkou 5,0 m. V této fázi bude také odtěžen svah za zárubní zdí. Odvoz kameniva a zeminy bude prováděno automobily 6 x 6 o objemu 12 m³, a to z důvodu zatížení svahu (částečně odtěžená opěrná zeď). Automobily v daném úseku budou vjíždět na staveniště couváním, a to v případě, že budou bez nákladu.
- 9) Kámen z původní opěrné zdi bude odvážen na mezideponii a následně použit.
- 10) Stavební činnost výstavby opěrné zdi bude prováděna od staničení km 7,905 000 – KÚ 8,025 000. Opěrná stěna bude provedena z pilot, které budou vrtány z prostoru železničního tělesa (nájezd vrtné soupravy.
- 11) V místě sjezdu bude proveden pracovní prostor provizorní sypaná hrázka + čerpání vody. Z tohoto prostoru bude odtěžena zbývající část opěrné zdi po dokončení pilotové stěny.
- 12) Souběžně provádění převázky pilot (trám), bude pokračovat založení základové kamenné patky zapuštěné (kameny 200 kg). Dále bude následovat úprava svahu kamenným záhozem (kameny 50 – 200 kg).
- 13) Odstranění provizorní hrázky, sjezdu a přístupové komunikace.

14) Uvedení toku do původního stavu.

Uvedení pozemku p.č. 1673/1 do původního stavu (rozproštění ornice), předání majiteli.

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

Staveniště nebude oplocováno. Oploceny budou pouze zařízení staveniště, viz níže. V úsecích, kde je obvod staveniště veden podél oplocení soukromých pozemků, musí zhotovitel dbát zvláštní opatrnosti tak, aby nedošlo k žádnému poškození tohoto oplocení. Totéž platí o všech dřevinách, které jsou umístěny poblíž hranice staveniště.

Po geodetickém vytyčení obvodu staveniště dojde ke zhodnocení okolních dřevin, které by bylo třeba ochránit. Jedná se především o úsek v km 7,3 až km 8,2 poblíž řeky Odry.

Stavba si vyžádá kácení celkem 62 kusů dřevin. Jedná se o keře a stromy. Jejich umístění, druh a obvod kmene ve výšce 1,3m je uveden ve výkresech C.5.1.1 – C.5.1.8 – Situace kácených dřevin.

f) Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště

Pokud nebudou počítány zábory na drážních pozemcích, tak největší trvalé zábory jsou prováděny na pozemcích vlastníka Povodí Odry, státní podnik v ploše 1124 m², Lesy České republiky, s. p. v ploše 845 m² a obce Mankovice v ploše 1102 m². Tyto zábory vznikají zejména umístěním železničních mostů a traťového kabelu. Stávající využití pozemků ale bude zachováno i po realizaci těchto trvalých záborů. Trvalým zábozem se pro tento účel rozumí umístění některého drážního zařízení v tomto záboru (podzemní kabel, podélný příkop).

Dočasnými zábory jsou myšleny zábory pouze po dobu výstavby, na kterých se po ukončení výstavby neumísťuje žádné drážní zařízení a plocha tohoto záboru bude uvedena do původního stavu před výstavbou. Jedná se zejména o ochranné pásmo kabelového vedení, ve kterém se bude pohybovat strojní minirýpadlo. I tyto dočasné zábory jsou v součtu nejvíce zasažení vlastníci obec Mankovice v ploše 1977 m² a Povodí Odry, státní podnik v ploše 240 m².

g) Požadavky na bezbariérové obchozí trasy

Jedná se hlavně o náhradní bezbariérové trasy přes železniční přejezdy. Tyto náhradní trasy má smysl plánovat jen tam, kde je už nyní bezbariérová trasa přes železniční přejezd. Bezbariérové trasy pro nevidomé a slabozraké osoby není na žádném železničním přejezdu v úseku opravy trati, tj. v km 0,487 až km 10,014. Pro osoby s omezenou schopností pohybu jsou v zásadě schůdné ty přejezdy, kde jsou přejezdové komunikace zpevněné (asfaltové) a odpovídající přejezdové konstrukce. Tyto podmínky splňují přejezdy P6496, P6696, P6698, P6699, P6703, P6705, P6706 a P6707. Z hlediska používání železničních přejezdů pro pěší má smysl řešit jen ty, které jsou v intravilánu obcí, a to jsou celkem tři železniční přejezdy ve městě Odry:

- přejezd P6705 na ulici Luční
- přejezd P6706 na ulici Pohořská
- přejezd P6707 na ulici Skřivánčí

Všechny tyto tři železniční přejezdy jsou prováděny v jednom Úseku 5 ve stejném období. Pro zajištění dopravní obslužnosti na pravé straně trati pod Pohoří bude nutno stavbu přejezdů etapizovat. V prvním sledu budou prováděny železniční přejezdy P6705 a P6707 a po jejich zprovoznění z hlediska silniční dopravy dojde k dodatečné opravě železničního přejezdu P6706 na ulici Pohořské. Přejezdy na ulicích Lužní a Pohořské tak budou vzájemně tvořit obchozí bezbariérové trasy. Přejezd na ulici Skřivánčí bude mít zřízen provizorní přechod ze dřeva, který bude sice po dobu jeho opravy bariérový, to je ovšem odůvodněno zástavbou pouze jediného rodinného domu, který se nachází na pravé straně trati.

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

Ze stavby vznikne stavební a elektrický odpad. Stavební odpad bude ocelový šrot, beton, kámen, štěrk a zemina, dřevěné prachy, asfaltový beton, pryžové a plastové podložky upevňovačů, plastové trubky, elektroodpad. Z ostatních odpadů to budou vyměněné keře a vykáčené dřeviny, posekané traviny, komunální odpad. Níže jsou uvedeny odhadované množství odpadu řazené podle jednotlivých úseků stavby, které lze

realizovat odděleně. Jedná se pouze o stavební odpady, protože ostatní odpady jako traviny, štěpka a dřevo jsou buďto kompostovatelné nebo v malém měřítku komunální (zařízení stavenišť) a jsou v poměru ke stavebním odpadům zanedbatelné, i když i jejich likvidace bude v souladu s předpisy.

Tabulka odpadů Úsek 1, km 0,487 – km 3,700:

<i>kód druhu odpadu</i>	<i>kategorie</i>	<i>popis druhu odpadu</i>	<i>jednotky</i>	<i>předpokládané množství</i>
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů	t	93,6
17 01 01	O	kůly a sloupy betonové, betonové pražce	t	1183,3
17 01 07	O	stavební a demoliční suť	t	4,7
17 02 01	O	dřevo	t	1,0
17 02 02	O	sklo	t	0,0
17 02 03	O	plasty	t	0,5
17 02 03	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky	t	2,4
17 02 04	N	železniční pražce dřevěné	t	5,0
17 03 02	O	asfaltový beton (demolice vozovky) bez dehtu	t	48,0
17 03 03	O	asfaltové stavební nátěry	t	0,1
17 04 05	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolejnice	t	478,7
17 04 11	O	kabely neznečištěné	t	0,1
17 05 04	O	výkopová zemina	t	12764,0
17 05 07	N	štěrk obsahující nebezpečné látky	t	153,2
17 05 08	O	štěrk čistý	t	6126,7

Tabulka odpadů Úsek 2, km 3,700 – km 7,200:

<i>kód druhu odpadu</i>	<i>kategorie</i>	<i>popis druhu odpadu</i>	<i>jednotky</i>	<i>předpokládané množství</i>
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů	t	28,8
17 01 01	O	kůly a sloupy betonové, betonové pražce	t	1311,8
17 01 07	O	stavební a demoliční suť	t	1,4
17 02 01	O	dřevo	t	1,0
17 02 02	O	sklo	t	0,1
17 02 03	O	plasty	t	0,5
17 02 03	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky	t	2,6
17 02 04	N	železniční pražce dřevěné	t	0,0
17 03 02	O	asfaltový beton (demolice vozovky) bez dehtu	t	79,0
17 03 03	O	asfaltové stavební nátěry	t	0,1
17 04 05	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolejnice	t	525,0
17 04 11	O	kabely neznečištěné	t	0,1
17 05 04	O	výkopová zemina	t	14000,0
17 05 07	N	štěrk obsahující nebezpečné látky	t	168,0
17 05 08	O	štěrk čistý	t	6720,0

Tabulka odpadů Úsek 3, km 7,200 – km 7,812:

<i>kód druhu odpadu</i>	<i>kategorie</i>	<i>popis druhu odpadu</i>	<i>jednotky</i>	<i>předpokládané množství</i>
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů	t	14,4
17 01 01	O	kůly a sloupy betonové, betonové pražce	t	229,4
17 01 07	O	stavební a demoliční suť	t	1110,7

17 02 01	O	dřevo	t	1,0
17 02 02	O	sklo	t	0,0
17 02 03	O	plasty	t	0,5
17 02 03	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky	t	0,5
17 02 04	N	železniční pražce dřevěné	t	1,5
17 03 02	O	asfaltový beton (demolice vozovky) bez dehtu	t	54,0
17 03 03	O	asfaltové stavební nátěry	t	0,1
17 04 05	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolejnice	t	91,8
17 04 11	O	kabely neznečištěné	t	0,1
17 05 04	O	výkopová zemina	t	2448,0
17 05 07	N	šterk obsahující nebezpečné látky	t	29,4
17 05 08	O	šterk čistý	t	1175,0

Tabulka odpadů Úsek 4, km 7,812 – km 8,657:

<i>kód druhu odpadu</i>	<i>kategorie</i>	<i>popis druhu odpadu</i>	<i>jednotky</i>	<i>předpokládané množství</i>
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů	t	21,6
17 01 01	O	kůly a sloupy betonové, betonové pražce	t	316,7
17 01 07	O	stavební a demoliční suť	t	1,1
17 02 01	O	dřevo	t	1,0
17 02 02	O	sklo	t	0,0
17 02 03	O	plasty	t	0,5
17 02 03	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky	t	0,6
17 02 04	N	železniční pražce dřevěné	t	1,5
17 03 02	O	asfaltový beton (demolice vozovky) bez dehtu	t	0,0
17 03 03	O	asfaltové stavební nátěry	t	0,1
17 04 05	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolejnice	t	126,8
17 04 11	O	kabely neznečištěné	t	0,1
17 05 04	O	výkopová zemina	t	3380,0
17 05 07	N	šterk obsahující nebezpečné látky	t	40,6
17 05 08	O	šterk čistý	t	1622,4

Tabulka odpadů Úsek 5, km 8,657 – km 10,014:

<i>kód druhu odpadu</i>	<i>kategorie</i>	<i>popis druhu odpadu</i>	<i>jednotky</i>	<i>předpokládané množství</i>
17 01 01	O	beton z demolic objektů, základů	t	57,6
17 01 01	O	kůly a sloupy betonové, betonové pražce	t	508,6
17 01 07	O	stavební a demoliční suť	t	2,9
17 02 01	O	dřevo	t	1,0
17 02 02	O	sklo	t	0,0
17 02 03	O	plasty	t	0,5
17 02 03	O	polyetylenové podložky (žel. svršek) a jiné plastové součástky	t	1,0
17 02 04	N	železniční pražce dřevěné	t	1,5
17 03 02	O	asfaltový beton (demolice vozovky) bez dehtu	t	50,0
17 03 03	O	asfaltové stavební nátěry	t	0,1
17 04 05	O	železný šrot – konstrukce, stožáry, kolejnice	t	203,6

17 04 11	O	kabely neznečištěné	t	0,1
17 05 04	O	výkopová zemina	t	5428,0
17 05 07	N	štěrk obsahující nebezpečné látky	t	65,1
17 05 08	O	štěrk čistý	t	2605,4

Likvidace odpadů v tomto velkém množství je potřeba recyklovat. Ocelový šrot a beton bude recyklován v plné míře. Štěrk čistý, kterým bude odpad z kolejového lože, se navrhuje přetřídít a v co největší míře zpětně vrátit do železničního svršku koleje. Výkopovou zeminu (hlinitý štěrk až štěrková hlína) bude možno rovněž přetřídít a použít do podsypových a zásypových vrstev. Podsítné z třídění bude pravděpodobně pro stavbu nepoužitelné a bude potřeba ho skládkovat jako zeminu.

Třídění bude probíhat na mobilní třídícíce nebo třídíčkách, které budou umístěny co nejbližší stavenišť. Plocha pro třídění bude pronajata, přičemž k jejímu umístění bude potřeba splňovat hygienické požadavky pro okolní obyvatelstvo. Plocha nebude pod ochranou ZPF ani PUPFL ani CHKO. Vhodné plochy jsou například na pozemcích s parcelními čísly 736/1 k.ú. Suchdol nad Odrou, 2379 k.ú. Mankovice nebo 2574/3 k.ú. Odry. Pro umístění třídícího zařízení se dohodne stavebník s vlastníkem pozemku ještě před výstavbou a probere to s dotčenými orgány. Pro převoz zemin je vhodné co nejvíce používat železniční dopravu.

Zeminy z oblasti zemní pláně pod kolejovým ložem mohou být znečištěny nebezpečnými látkami PAU a As, viz IGP. Tato vrstva nebude odvážena ze stavby, ale zůstane v podloží železničního spodku ve vrstvě, která bude zlepšena hydraulickými pojivy. Odvážen do třídění bude čistý štěrk z kolejového lože a zeminy z podloží v aktivní zóně.

Při nakládání s odpady z výstavby i provozu se bude postupovat rovněž ve smyslu zákona č. 541/2020 Sb. a jeho platných dodatků a prováděcích vyhlášek č. 8/2021 Sb., 273/2021 Sb. a 384/2001 Sb. Původce odpadů je podle § 16 zákona č. 541/2020 Sb. povinen:

- odpady zařazovat podle druhů a kategorií stanovených v Katalogu odpadů,
- vzniklé odpady, které nemůže sám využít, trvale nabízet k využití jiné právnické nebo fyzické osobě,
- nelze-li odpady využít, zajistit jejich odstranění,
- kontrolovat nebezpečné vlastnosti odpadů a nakládat s nimi podle jejich skutečných vlastností,
- shromažďovat odpady utříděné podle jednotlivých druhů a kategorií,
- zabezpečovat odpady před nežádoucím znehodnocením, odcizením nebo únikem ohrožujícím životní prostředí,
- vést evidenci odpadů,
- umožnit kontrolním orgánům přístup do objektů a zařízení a na vyžádání předložit dokumentaci a poskytnout úplné informace související s odpadovým hospodářstvím.

i) **Bilance zemních prací, požadavky na přísun nebo deponie zemin**

Maximální přebytek zemin je v objemu cca 28 000 m³. Předpokládá se, že 20 000 m³ se bude muset skládkovat pro použití na jiných stavbách. Dočasná deponie by byla v místě třídění. V časově vymezeném období, např. 1 až 2 roky, by pak byla zemina odvezena na jiné stavby nebo na trvalou deponii.

Přísun nových materiálů do konstrukčních vrstev by byl z kamenolomu Jakubčovice nad Odrou.

j) **Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Při provádění stavby nedojde k zásadním vlivům na vodoteče a vodní zdroje. Bude vždy třeba dbát, aby nedošlo k úniku látek na ropné bázi ze stavebních strojů a vozidel. Stavba si vyžádá kácení celkem 62 kusů dřevin. Jedná se o keře a stromy. Jejich umístění, druh a obvod kmene ve výšce 1,3m je uveden ve výkresech C.5.1.1 – C.5.1.9 – Situace kácených dřevin.

Během bouracích prací může dojít ke zvýšenému hluku a exhalací stavebních strojů, které pokud možno by měl zhotovitel stavby eliminovat na přijatelnou míru odpovídající hygienickým předpisům.

k) **Zásady bezpečnosti a ochrany zdraví při práci na staveništi**

Během realizace stavby je nutno dodržovat platné předpisy týkající se bezpečnosti práce, především zákon

č. 309/2006 Sb., kterým se upravují další požadavky bezpečnosti a ochrany zdraví při práci v pracovněprávních vztazích a o zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při činnosti nebo poskytování služeb mimo pracovněprávní vztahy (zákon o zajištění dalších podmínek bezpečnosti a ochrany zdraví při práci) ve znění pozdějších předpisů, a nařízení vlády č. 591/2006 Sb. o bližších minimálních požadavcích na bezpečnost a ochranu zdraví při práci na staveništích.

Dále je nutno dodržet všechny bezpečnostní zásady pro pohyb pracovníků při pohybu v kolejišti vlečkové dráhy podle pokynů provozovatele jejího provozovatele a zásady bezpečnosti stavebníka a vlastníka dráhy.

Zpracování plánu BOZP během výstavby nebylo součástí tohoto projektu. Tento plán zajistí koordinátor BOZP, který určí zadavatel nebo bude zadavatelem delegován na zhotovitele. Plán BOZP bude po vzniku a při každé změně schvalován zadavatelem stavby.

l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb

Žádné úpravy tohoto druhu se nebudou provádět.

m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření

Dopravní inženýrské opatření (DIO) bude třeba zavádět na veřejných komunikacích v období uzavírek železničních přejezdů. Uzavírky příslušných komunikací budou celkové a budou postaveny objízďky. Výkres DIO je zpracován pro každý železniční přejezd, viz přílohy B.8.2-2.1 až B.8.2-2.10.

n) Stanovení speciálních podmínek pro provádění stavby – provádění stavby za provozu, opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě apod.

Stavba bude prováděna během nepřetržité výluky železniční dopravy v úseku Suchdola nad Odrou – Odry.

o) Postup výstavby, rozhodující dílčí termíny, postupné uvádění do provozu

Stavba bude uváděna do provozu vždy po dokončení jednoho nebo více z pěti úseků stavby. Realizace Úseku 4 bude prováděna jako první v předpokládaném roce 2024. Ostatní úseky budou následovat v dalších letech.

p) Požadavky na výluky veřejné dopravy

V době výluky železniční dopravy bude osobní vlaková doprava nahrazena autobusovou dopravou minimálně v úseku Suchdol nad Odrou – Odry. Z hlediska dopravy je ovšem pravděpodobné, že budou vyloučena další místa na trati. V takovém případě je vhodné, aby náhradní autobusová doprava jezdila výluce po celé trati od Suchdolu nad Odrou až do Budišova nad Budišovkou.

q) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu

Zařízení staveniště má naplánován každý úsek stavby, protože může dojít k jejich samostatné realizaci. Zařízení bude umístěno na těchto pozemcích:

úsek	parcela číslo	katastrální území	výměra	pro účel výstavby
Úsek 1	2379	Mankovice	2400 m ²	svršek a spodek úseku 1 a 2
Úsek 1	2349	Mankovice	350 m ²	most a 2 přejezdy
Úsek 2	2349	Mankovice	250 m ²	nástupiště zastávky
Úsek 2	2341	Mankovice	1636 m ²	Úsek 3
Úsek 4	1669/1	Odry	870 m ²	Úsek 4
Úsek 5	2563/1	Odry	870 m ²	Úsek 5

Graficky jsou zařízení staveniště včetně vjezdu vyznačeny v samostatných výkresech.

Pokud bude tato stavba probíhat v souběhu se stavbou „Náhrada přejezdu P6496 v km 231,244 trati Polom – Suchdol nad Odrou“, která zruší železniční přejezd v km 1,481 trati Suchdol n. O. - Budišov n. B. a za jeho náhradu zřizuje nový nadjezd, bude potřeba zkoordinovat umístění navržených zařízení staveniště na pozemku č. 2379 k.ú. Mankovice, protože obě tyto stavby počítají se stejným záborem pro zařízení staveniště.

V případě, že stavba bude probíhat až po výstavbě uvedené náhrady přejezdu P6496 bude toto zařízení staveniště o menší výměře.

Zhotovitel si v případě potřeby větší nebo jiné plochy než zde uvedené, může zajistit jiné náhradní plochy pro zařízení staveniště, které ovšem kromě jejich zasmluvnění bude muset ohlásit na dotčené orgány státní správy. Jednalo by se zejména o napojení těchto náhradních ploch na veřejné sítě dopravní a technické infrastruktury a ohlášení místě příslušné obci a obci s rozšířenou působností z hlediska zvýšené dopravní zátěže a dalších faktorů na životní prostředí a obyvatelstvo.

8.2. Výkresy

V této části B.8.2 jsou zařazeny v samostatných přílohách výkresy zařízení staveniště a vjezdů na staveniště a výkresy dopravně inženýrských opatření.

8.3. Harmonogram výstavby

V samostatné grafické příloze B.8.3 je zpracován harmonogram výstavby členěný po jednotlivých úsecích a dále po objektech a souborech stavby. Tento základní harmonogram ke každému Úseku slouží zejména pro plánování nepřetržité výluky traťového úseku pro potřebu dlouhodobého plánu výluk a jako podklad pro výběr zhotovitele. Předpokládá se, že délka výluky bude součástí nabídek uchazečů ve výběru zhotovitele stavby.

Podrobný harmonogram výstavby předloží zhotovitel stavby stavebníkovi v době přípravy stavby. Termíny realizace jednotlivých Úseků vždy musí být předem hlášeny úřadu, který vydává stavební povolení (Drážní úřad) a všem ostatním dotčeným orgánům podle dokladové části.

8.4. Schéma stavebních postupů

Podrobné stavební postupy zpracuje zadavatel nebo zhotovitel stavby a předloží jej k odsouhlasení technickému dozoru investora. Tato dokumentace navrhuje pouze hlavní fáze výstavby.

8.5. Bilance zemních hmot

Bilance zemních hmot je přebytková. Předpokládá se, že 20 000 m³ se bude muset skládkovat pro použití na jiných stavbách. Přebytek nutně vzniká z důvodu, že se nebudují nové násypy a zářezy, ale provádí se pouze oprava železničního spodku.

9. Celkové vodohospodářské řešení

Vodohospodářské řešení okolí stavby se nijak nezmění. Bilance vody zůstává v krajině stejná. Odtok dešťové vody napršené na traťovou kolej se zachovává jako v současnosti s tím, že dochází k reprofilování a někdy i zpevnění současných podélných příkopů. Odvodňovací zařízení tak budou kapacitnější. Zpevněné příkopy se provádí pouze v nezbytné míře a tam kde je prostor se upřednostňují příkopy, které mohou vodu částečně i zasakovat. Nově kolem trati přibudou dvě retenční nádrže, které ve svou menší hloubkou cca 1 m kapacitně vyhovují pouze pro odvodnění dešťových vod spadlých na drážní pozemek trati. Voda v nich se bude zasakovat a rovněž i odpařovat.

Nejsložitější poměry z hlediska odvádění vod v okolí trati je v úseku km 3,060 až km 4,150. Terén okolí trati má od zastavěného území obce Mankovice přirozený sklon k řece Odře, která je vzdálená cca 300 až 500 m vlevo trati. Po obou stranách trati se nacházejí pole, které nemají mezi km 2,3 až 4,3, tj. v délce 2 km, žádné přirozené koryto ať už s vodotečí nebo suché, kterým by bylo možno svádět vodu k řece. Ačkoli jsou v polích poblíž zastavěné části obce vpravo trati vedeny odvodňovací kanály na pozemcích vodních toků včetně rybníčku u bývalého statku, tyto jsou všechny sváděny až do koryta vedené vpravo podél trati od km 2,425 po železniční přejezd v km 3,062. Pole po pravé straně trati v km 3,060 až 4,150 sice mají přirozený sklon k trati a k železničnímu přejezdu v km 3,062, ale nejsou lemovány žádným korytem, které by odvádělo vodu v období jejich zavodnění.

Umístění současných propustků v km 3,068, km 3,224, km 3,352, km 3,556 a km 3,943 tak mělo v minulosti určité význam pro odvodnění polí vpravo trati. V dnešní době jsou ovšem pole po obou stranách trati zcelené bez remízek a přirozená koryta vedené od těchto propustků k řece byla v minulosti zničena. V dlouhodobém období dešťů může v úseku km 3,060 až 4,150 po pravé straně trati vznikat problém se zavodněním polí. Jejich voda by v případě zrušených propustků v km 3,352 a km 3,556 odtékala do propustků v km 3,068 a km 3,943, jejichž odtoky jsou ovšem napojeny do nově vybudovaných retenčních nádrží v této stavbě. Tyto nádrže jsou dimenzovány pro odvodnění vod odváděných ze železniční trati a nepočítají s vodou odtékající z polí po pravé straně trati. To by mělo být právě úlohou propustků v km 3,352 a km 3,556, které tak mají opodstatnění v trati zůstat. K plně funkčnímu obnovení odvodnění širšího okolí trati mezi železničními přejezdy v km 3,062 a km 4,126 by bylo v budoucnosti vhodné vybudovat obdobný suchý kanál ve tvaru příkopu po pravé straně trati, který je už nyní mezi přejezdy km 2,367 a km 3,062. Tento otevřený kanál by ovšem měl být na pozemcích současného pole, a ne na drážním pozemku, protože by odváděl vodu z polí. Při jeho budování by se zároveň měly vybudovat odtoky od stávajících propustků směrem k řece Odře. V rámci této stavby není možné tyto širší úpravy na soukromých pozemcích provádět. Aby tak v budoucnu nedocházelo ke znečišťování koleje splavovanou ornicí z okolních polí, navrhuje se propustky v km 3,352 a km 3,556 v trati ponechat a v rámci zadání této stavby provést jejich kompletní opravu nebo sanaci. V případě, že v budoucnu dojde k zaplavování trati, bude možno problém řešit pouze odkopem odvodňovacích kanálků, tj. terénními úpravami do 1 m výšky, které by nepotřebovaly žádnou složitou a nákladnou stavební přípravu.

10. Seznam použitých předpisů

Všechny uvedené předpisy a normy jsou použity v platném znění k datu zpracování této projektové dokumentace, tj. ve znění všech platných pozměňujících předpisů a změn.

183/2006 Sb.	Stavební zákon
541/2020 Sb.	Zákon o odpadech
266/1994 Sb.	Zákon o dráhách
289/1995 Sb.	Zákon o lesích a o změně některých zákonů (lesní zákon)
334/1992 Sb.	Zákon České národní rady o ochraně zemědělského půdního fondu
13/1997 Sb.	Zákon o pozemních komunikacích
100/2001 Sb.	Zákon o posuzování vlivu na životní prostředí
309/2006 Sb.	Zákon o zajištění dalších požadavků bezpečnosti a ochrany zdraví při práci
258/2000 Sb.	Zákon o ochraně veřejného zdraví
500/2004 Sb.	Správní řád
77/1995 Sb.	Stavební a technický řád drah
499/2006 Sb.	Vyhláška o dokumentaci staveb
146/2008 Sb.	Vyhláška o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb
398/2009 Sb.	Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb
268/2009 Sb.	Vyhláška o technických požadavcích na stavby
177/1995 Sb.	Vyhláška, kterou se vydává stavební a technický řád drah
189/2013 Sb.	Vyhláška o ochraně dřevin a povolování jejich kácení
104/1997 Sb.	Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
8/2021 Sb.	Vyhláška o katalogu odpadů a posuzování vlastností odpadů
273/2021 Sb.	Vyhláška o podrobnostech nakládání s odpady
ČSN 73 6380	Železniční přejezdy a přechody
ČSN 73 6101	Projektování silnic a dálnic
ČSN 73 6110	Projektování místních komunikací
ČSN 73 6114	Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
ČSN 73 6301	Projektování železničních drah
ČSN 73 6320	Průjezdové průřezy na dráhách celostátních, dráhách regionálních a vlečkách normálního rozchodu
ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 1: Projektování

ČSN 73 6360-1	Konstrukční a geometrické uspořádání koleje železničních drah a její prostorová poloha – Část 2: Stavba a přejímka, provoz a údržba
ČSN 73 4959	Nástupiště a nástupištní přístřešky na dráhách celostátních, regionálních a vlečkách
ČSN EN 13450	Kamenivo pro kolejové lože
ČSN EN 206-1	Beton – Část 1: Specifikace, vlastnosti, výroba a shoda
ČSN EN 13285	Nestmelené směsi – Specifikace
ČSN EN 13242+A1	Kamenivo pro nestmelené směsi a směsi stmelené hydraulickými pojivy pro inženýrské stavby a pozemní komunikace
ČSN 01 3466	Výkresy inženýrských staveb – Výkresy pozemních komunikací
ČSN 73 6005	Prostorové uspořádání sítí technického vybavení
TNŽ 01 3468	Výkresy železničních tratí a stanic
TNŽ 73 6949	Odvodnění železničních tratí a stanic
SŽDC S3	Železniční svršek
SŽDC S3/1	Práce na železničním svršku
SŽDC S4	Železniční spodek
SŽDC Bp1	Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci
SŽDC D1	Dopravní a návěštní předpis
SŽDC D7/2	Organizování výlukových činností
SŽDC M21	Předpis pro staničení železničních tratí
TP 65	Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 66	Zásady pro označování pracovních míst na pozemních komunikacích
TP 83	Odvodnění pozemních komunikací
TP 133	Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
TP 170	Navrhování vozovek pozemních komunikací
SŽDC Ž 1-10	Vzorové listy železničního spodku
VL 0 – 6.4	Vzorové listy pozemních komunikací
TKP SSD	Technické kvalitativní podmínky staveb státních drah
TKP PK	Technické kvalitativní podmínky pozemních komunikací