

## SOUHRNNÁ ČÁST

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

*Příloha: Vliv stavby na životní prostředí, Odpadové hospodářství  
Dopravní technologie  
Plán BOZP  
Aplikace procesu řízení rizik  
Geotechnický průzkum  
Návrh kontrolních prohlídek stavby  
Přechodné a trvalé dopravní značení ( Trasig)*

### **B.1 Popis území stavby**

Charakteristika území a stavebního pozemku – Stavba bude realizována na pozemcích, které jsou uvedeny v tabulce stavbou dotčených pozemků v části A. Železniční přejezd představující křížení železniční tratě 313A (číslování dle TTP - tabulky traťových poměrů), Kostelec na Hané – Olomouc hl.n., dle prohlášení o dráze: Senice na Hané a Olomouc hlavní nádraží č. 768 00 komunikace III tř. č. 4466 v železničním km 11,627. Realizací stavby se nemění parametry trati, dojde ke zvýšení bezpečnosti účastníků železničního i silničního provozu. Stavební pozemek je ve stávajícím stavu využíván k provozování drážní dopravy a nachází se na něm těleso dráhy.

*b) Údaje o souladu stavby s územně plánovací dokumentací* – Dokumentace pro vydání společného povolení stavby dráhy (DUSP) je zpracována v souladu se zadáním a podklady investora na zpracování dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních. Členění dokumentace respektuje zvláštní technické podmínky a Směrnici generálního ředitele č. 11/2006 změna č.1“ Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. Dále dokumentace splňuje požadavky podle ustanovení § 21 odst.1 písm. a) až c), odst. 2 až 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) a § 2 vyhlášky č. 503/2006 Sb., o podrobnější úpravě územního řízení, veřejnoprávní smlouvy a územního opatření.

Dále dokumentace splňuje požadavky podle ustanovení Sbírky zákonů č. 405 přílohy č. 10.

Stavba je v souladu s územně plánovací dokumentací obce Skrbeň, Příkazy, Horka nad Moravou, Olomouc – Řepčín, Křelov Bruchotín.

Územní plán Skrbeň byl vydán zastupitelstvem obce v listopadu 2015.

Územní plán je uložen u:

- stavebního úřadu – Městského úřadu Olomouc, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,

Územní plán Příkazy byl vydán zastupitelstvem obce v červnu 2018.

Územní plán je uložen u:

- stavebního úřadu – Městského úřadu Olomouc, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,

Územní plán Horka nad Moravou byl vydán zastupitelstvem obce v červnu 2019.

Územní plán je uložen u:

- stavebního úřadu – Městského úřadu Olomouc, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,

Územní plán Křelov Bruchotín byl vydán zastupitelstvem obce v roce 2018.

Územní plán je uložen u:

- stavebního úřadu – Městského úřadu Olomouc, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,

Územní plán Olomouce byl vydán zastupitelstvem města v roce 2014.

Územní plán je uložen u:

- stavebního úřadu – Městského úřadu Olomouc, odboru územního plánování, stavebního řádu a dopravy,

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

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

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

Kat. území	Parc. č.	Vlastník/ uživatel	Druh pozemku/způsob využití
Příkazy	st.206/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Příkazy	1171/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Příkazy	1171/4	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Příkazy	1358	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	580/4	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	580/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	580/3	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	624/1	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	582/1	Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc	Plocha pro silniční dopravu / přípustná
Skrbeň	247/1	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná

Skrbeň	580/5	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	st.202	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	662/2	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	582/11	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	580/6	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	392/1	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	578/3	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	582/2	Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc	Ostatní plocha / přípustná
Horka nad Moravou	1715	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Horka nad Moravou	384/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Horka nad Moravou	1702	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Horka nad Moravou	1699	Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc	Ostatní plocha / přípustná
Horka nad Moravou	635	Obec Horka nad Moravou, nám. Osvobození 16/46, 78335 Horka nad Moravou	Zahrada / přípustná
Křelov	990/2	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Křelov	989	Obec Křelov-Břuchotín, Marie Majerové 45/25, Křelov, 78336 Křelov-Břuchotín	Ostatní plocha/přípustná
Křelov	988	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Křelov	1000/2	Obec Horka nad Moravou, nám. Osvobození 16/46, 78335 Horka nad Moravou	Ostatní plocha / přípustná
Řepčín	st.304	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Řepčín	390/2	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní

*Hlavní využití* – plochy drah a pozemky zařízení sloužící drážní dopravě

*Přípustné využití* – plochy drah a staveb na dráze včetně náspu, zářezu, opěrných zdí, mostů kolejíšť a doprovodné zeleně, pozemky technické infrastruktury, správní budovy.

*Podmínečné přípustné využití* – ostatní liniová technická infrastruktura pouze související s provozem železniční dráhy.

c) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky* - V době zpracování dokumentace nebyly známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem. Technická řešení souboru staveb „**Rekonstrukce železniční zastávky Skrbeň“ a „Rekonstrukce PZS (P7624) v km 11,627 trati Kostelec na Hané – Olomouc“** jsou zpracována v souladu s výše uvedenými dokumenty v jejich aktuálních platných zněních. Bylo vydáno rozhodnutí drážního úřadu o změně způsobu zabezpečení přejezdu.

d) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů* - Požadavky dotčených orgánů, vlastníků a správců veřejné dopravní a technické infrastruktury a dalších účastníků řízení k dokumentaci pro DUSP, jsou projektem řešeny a respektovány.

**Cetin** - všeobecné podmínky viz.vyjádření (v dokladové části „E“)

**GridServices** – všeobecné podmínky viz.vyjádření (v dokladové části „E“)

Při křížení a souběhu podzemního vedení s VTL plynovody je nutno dodržet tyto nejmenší vzdálenosti mezi povrchy vedení a potrubí, event. jejich chráničkou:

KABELY TRAKČNÍ A OSTATNÍ SILNOPROUDÉ NN, VN:

křížení: min. 0,3 m, přičemž kabel musí být uložen v tvárnici chráničce nebo korýtku v délce 2 m od potrubí na obě strany

souběh: min. 4 m

Elektroskříň situovat min. 4 m od VTL plynovodu.

KABELY SDĚLOVACÍ:

křížení: min. 0,3 m, přičemž kabel musí být uložen v tvárnici chráničce nebo korýtku v délce 2 m od potrubí na obě strany souběh: min. 2 m

Skříň rozvaděče/kabelovou komoru situovat min. 4 m od VTL plynovodu;

SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ, DOPRAVNÍ ZNAČKY:

- situovat min. 4 m od VTL plynovodu;

TECHNOLOGICKÉ OBJEKTY, UZAVŘENÉ OBJEKTY:

- situovat mimo bezpečnostní pásmo VTL plynovodu;

**Moravská Vodárenská** – všeobecné podmínky viz.vyjádření (v dokladové části „E“)

**ČD Telematika** - všeobecné podmínky viz.vyjádření (v dokladové části „E“)

**ČEZ Distribuce** – podmínky pro realizaci stavby viz.vyjádření (v dokladové části „E“)

e) *Geologická, geomorfologická a hydrogeologická charakteristika* - geodetické zaměření pro dokumentaci provedla firma Geometra Kyjov. Pro oblasti zřízení kabelových tras zabezpečovacího zařízení v okolí PZZ v km 11,627 bylo provedeno podrobné zaměření stávajícího drážního tělesa, včetně objektů. Hydrogeologický a geomorfologický průzkum nebyl proveden.

d) *Výčet a závěry provedených průzkumů a měření* – Byl proveden geotechnický průzkum pražcového podloží v oblasti přejezdu v km 11,627, který je přílohou této zprávy.

e) *Ochrana území podle jiných právních předpisů* – Stavba se částečně nachází v blízkosti CHKO Litovelské Pomoraví. Viz. vyjádření bez připomínek.

*Ochranné pásmo dráhy*

Dle § 8, odst.1 zákona č. 266/1994 Sb. Zákona o dráhách je ochranné pásmo dráhy celostátní nebo regionální vymezeno svislou plochou vedenou 60 m od osy krajní koleje, nejméně však ve vzdálenosti 30m od hranic obvodu dráhy.

Ochranné pásmo inženýrských sítí

Průběhy stávajících i nově navržených inženýrských sítí jsou zakresleny do situací (C.2). Ochranná pásma inženýrských sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě.

u vodovodních řadů a kanalizačních stok do průměru 500 mm včetně, 1,5 m  
u vodovodních řadů a kanalizačních stok nad průměr 500 mm včetně, 2,5 m.  
7 m u venkovních vedení o napětí nad 1 do 35 kV  
12 m u venkovních vedení o napětí nad 35 do 110 kV  
15 m u venkovních vedení o napětí nad 110 do 220 kV  
20 m u venkovních vedení o napětí nad 220 do 400 kV  
30 m u venkovních vedení o napětí nad 400 kV  
1 m od krajního kabelu u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně  
3 m od krajního kabelu u kabelových podzemních vedení nad 110 kV  
bezp. pásmo u plynovodů do průměru 100 mm včetně 10m  
bezp. pásmo u plynovodů do průměru 300 mm včetně 20m  
bezp. pásmo u plynovodů do průměru 500 mm včetně 30m  
1 m u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce  
4 m ostatní plynovody, plynovodní přípojky a technologické stavby  
u kanalizací určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.  
Ochranné pásmo podzemního telekomunikačního vedení činí 1,5 m po stranách krajního vedení.  
Ochranné pásmo ostatních telekomunikačních vedení se taxativně neuvádí, při křížení nebo souběhu s vedením se nutně dodržet normu ČSN 73 6005.

Úpravy zařízení - výpichy z TK budou prováděny ve spolupráci servisních pracovníků ČD-Telematika a.s

**Nutno respektovat stávající kabelové trasy během stavebních prací.**

**Všechny inženýrské sítě dotčené stavbou musí být před realizací vytyčeny u správce sítě.**

Ochranné pásmo silnic II. a III. třídy

Ochranným pásmem silnic II. a III. třídy se rozumí prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50 m a ve vzdálenosti 15 m od osy vozovky nebo od osy přilehlého jízdního pásu.

Legislativa:

Ochranná pásma elektrizační soustavy jsou stanovena zákonem č. 458/2000 Sb. § 46.

Ochranná pásma plynárenských zařízení jsou určena zákonem č. 458/2000 Sb. § 68.

Ochranná pásma výroben a rozvodů tepla určuje zákon č. 458/2000 Sb. § 87.

Ochranná pásma vodovodních řadů a kanalizačních stok určuje zákon č. 274/2001 Sb. § 23.

Ochranné pásmo dráhy určuje zákon č. 266/1994 Sb. § 8.

Ochranné pásmo veřejné komunikační sítě určuje zákon č. 127/2005 Sb. § 102.

Ochranná pásma vodních zdrojů stanoví podle zákona č. 254/2001 Sb.

Ochranná pásma sdělovacích kabelů - zákon č. 127/2005 Sb.

Ochranná pásma silniční - zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

Výše uvedené právní předpisy určují, co je v ochranných pásmech zakázáno, případně jak mohou být využívána, aby se umožnil spolehlivý provoz příslušných sítí, drah a komunikací a zajistila se ochrana vodních zdrojů, přírody, krajiny a života, zdraví a majetku osob. Zhotovitel musí tyto zákazy respektovat. Za případné nedodržení této povinnosti plně zodpovídá zhotovitel.

Navrhovaná nová ochranná pásma

Realizovanou stavbou nedojde ke změně rozsahu ochranného pásma dráhy. Další nová ochranná pásma vzniknou v souvislosti s realizací nových kabelových tras sdělovacích, zabezpečovacích a silnoproudých.



### Chráněná území, prvky a objekty

Podrobnosti a vyhodnocení jsou popsána v části B.3 Vliv stavby na životní prostředí. Údaje o chráněných ložiskových územích a specifikace baňských podmínek pro zpracování návrhu zajištění stavby proti účinkům poddolování – **stavba leží mimo veškerá zvláště chráněná území, území dotčená báňskou činností a nezasahuje do ochranného pásma. Stavba je situována v ochranném pásmu dráhy.**

Z hlediska inženýrských sítí se stavba nachází v ochranném pásmu inženýrských sítí následujících organizací:

V žkm cca 6,763 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu kanalizační řád Moravská Vodárenská a.s.. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení kanalizačního potrubí si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 8,640 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 8,680 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. a ČEZ. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Přejed kabelové trasy přes výše uvedené sítě bude řešen řízeným protlakem o délce 26m.

V žkm cca 9,510 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu Vodovod podzemní společnosti Moravská Vodárenská a.s.. a plyn podzemní středotlak společnosti GridServices s.r.o.. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení výše uvedených sítí si zhotovitel objedná u dotčeného správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 10m (30x35).

V žkm cca 9,545 v místě přejezdu P7621 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. a ČEZ. A dle dostupných podkladů zakreslená kanalizace, kterou má ve správě obec Horka n. Moravou. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení dotčených sítí si zhotovitel objedná u správce sítě. Přejed kabelové trasy přes výše uvedené sítě bude řešen řízeným protlakem o délce 22m.

V žkm cca 10,039 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu plyn podzemní vysokotlak společnosti GridServices s.r.o.. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení výše uvedeného plynu si zhotovitel objedná u dotčeného správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 4m (30x35).

V žkm od cca 10,540 do žkm cca 10,560 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu plyn podzemní středotlak společnosti GridServices s.r.o., podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s., podzemní silové vedení NN společnosti ČEZ, a.s., Vodovod podzemní společnosti Moravská Vodárenská a.s.. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení dotčených sítí si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 20m (30x35).

V žkm cca 11,344 se nachází kabelová trasa v ochranném pásmu ČEZ VN příhradového stožáru. Kabelizace bude uložena do betonového žlabu o délce 4m (30x35).

Je zpracován podrobný výkres č. C.2.11. okolí přejezdu a sítí. Je zde popsán přesun obecního stožáru na kterém se nachází kabel pro rozhlas. Dále se pod přejezdem nachází stávající obecní kabely AYKY 4x35mm a CYKY-O 2x6 (rozhlas). Před započítím prací je nutno si nechat sítě u obce vytyčit a zkontrolovat možné přeložení výše uvedených kabelů, je dostupná pouze papírová verze zákresu kabelů. V projektu je s rezervní chráničkou PE110 pod přejezd počítáno.

V žkm cca 11,776 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 13,340 a 13,345 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní silové vedení VN společnosti ČEZ, a.s., Vodovod podzemní společnosti Moravská Vodárenská a.s.. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení dotčených sítí si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 10m (30x35).

V žkm cca 13,634 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Vytyčení přesného umístění a hloubku uložení podzemního kabelového vedení si zhotovitel objedná u správce sítě. Kabelová trasa bude uložena v kabelovém žlabu 200x130 o délce 4m (30x35).

V žkm cca 13,675 kříží železniční trať a novou kabelovou trasu podzemní kabelové vedení společnosti Cetin a.s. Sít' je evidována jako neprovozovaná.

V dílčích úsecích nové kabelové trasy dochází k souběhu a křížení se stávajícími kabelovými trasami Správy železnic s.o. zabezpečovacího zařízení, TK – ČD. Zákres těchto kabelových tras, který měl projektant k dispozici je pouze informativní, proto budou tyto kabelové trasy před začátkem výkopových prací nové kabelové trasy vytyčeny, aby nedošlo k jejich poškození.

- f) *Poloha vzhledem k záplavovému území, poddolovanému území* - Stavba leží mimo záplavové území. Území není vystaveno účinkům poddolování a není v sesuvném území.
- g) *Vliv stavby na okolní stavby a pozemky* - Stavba během svého užívání nebude mít negativní vliv pro své okolí. Stavbou nebudou narušeny stávající odtokové poměry daného území.
- h) *Požadavky na asanace, demolice, kácení dřevin* – Součástí stavby je demolice stávajícího technologického objektu, přístřešku pro cestující. Stavba předpokládá kácení náletových dřevin v rozsahu běžné údržby v okolí železniční tratě. Je vydán souhlas na kácení tří Jírovců viz. příloha této STZ. Byl zpracován dendrologický průzkum viz. příloha této STZ, který byl při zpracování dokumentace respektován.
- i) *Požadavky na maximální dočasné a trvalé zábory zemědělského půdního fondu nebo pozemků určených k plnění funkce lesa* - Nebude nutný provádět zábor trvalý nebo dočasný na zemědělských nebo lesních pozemcích.
- j) *Územně technické podmínky* - napojení na stávající technické vybavení území zůstane beze změny.
- k) *Seznam pozemků podle katastru nemovitostí, na kterých se stavba umísťuje* –

Kat. území	Parc. č.	Vlastník/ uživatel	Druh pozemku/způsob využití
Příkazy	st.206/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Příkazy	1171/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Příkazy	1171/4	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Příkazy	1358	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	580/4	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	580/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	580/3	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	624/1	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	582/1	Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc	Plocha pro silniční dopravu / přípustná
Skrbeň	247/1	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	580/5	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	st.202	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Skrbeň	662/2	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	582/11	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	580/6	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	392/1	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	578/3	Obec Skrbeň, Na Návsi 131/2, 78335 Skrbeň	Ostatní plocha / přípustná
Skrbeň	582/2	Olomoucký kraj, Jeremenkova 1191/40a, Hodolany, 77900 Olomouc	Ostatní plocha / přípustná
Horka nad Moravou	1715	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní



Horka nad Moravou	384/1	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Horka nad Moravou	1702	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Horka nad Moravou	1699	Správa silnic Olomouckého kraje, příspěvková organizace, Lipenská 753/120, Hodolany, 77900 Olomouc	Ostatní plocha / přípustná
Horka nad Moravou	635	Obec Horka nad Moravou, nám. Osvobození 16/46, 78335 Horka nad Moravou	Zahrada / přípustná
Křelov	990/2	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Křelov	989	Obec Křelov-Břuchotín, Marie Majerové 45/25, Křelov, 78336 Křelov-Břuchotín	Ostatní plocha/přípustná
Křelov	988	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Křelov	1000/2	Obec Horka nad Moravou, nám. Osvobození 16/46, 78335 Horka nad Moravou	Ostatní plocha / přípustná
Řepčín	st.304	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní
Řepčín	390/2	Česká republika / Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	Plocha pro drážní dopravu / hlavní

Přesný soupis pozemků je součástí části E. Dokladová část.

- l) *Seznam pozemků podle katastru nemovitosti, na kterých vznikne ochranné pásmo nebo bezpečnostní pásmo* - Realizovanou stavbou vzniknou nová ochranná pásma v souvislosti s rekonstrukcí přejezdů a pokládky kabelizace.
- m) *Věcné a časové vazby stavby* – Stavba nebude koordinována (výluky, uzávěry komunikace) s žádnou jinou drážní stavbou. Pouze pozemní komunikace v okolí přejezdu jsou zkoordinovány se stavbou „SILNICE III/4466 SKRBEŇ – PRŮTAH“

## **B.2 Celkový popis stavby**

### **B.2.1 Základní charakteristika stavby a jejího užívání**

- a) *Nová stavba nebo změna dokončené stavby* – jedná se o rekonstrukci
- b) *Účel užívání stavby* - Současný stav se po samotné stavbě změní, dojde ke zlepšení dané situace. Cílem a účelem stavby je zlepšení dopravní situace (zvýšení bezpečnosti v provozu železniční tak i silniční).
- c) *Trvalá nebo dočasná stavba* – jedná se o trvalou stavbu
- d) *Celkový popis dopravní koncepce řešení stavby* – Dopravní řešení se nemění. Touto stavbou dojde ke zlepšení podmínek pro železniční a dopravní infrastrukturu. Jedná se o kompletní rekonstrukci přejezdu, nové přípojky NN, nástupiště, osvětlení nástupiště, nového přístřešku pro cestující a navazujících komunikací. Traťová rychlost zůstává stávající (60 km/h).

*Navrhované kapacity stavby*

Výstavba železničního spodku	1 ks
Výstavba železničního svršku	1 ks
Výstavba přejezdové konstrukce	1 ks
Rekonstrukce železničního přejezdu	1 ks

Výstavba chodníku přes přejezd	1 ks
Výstavba nástupiště	1 ks
Výstavba přístřešku pro cestující	1 ks
Úprava komunikace	1 ks
Elektrická přípojka – úprava napájení	1 ks
Osvětlení nástupiště	1 ks
Snímače počítače náprav	4 ks
Technologie PZS vnitřní	1 ks
Kabelová trasa	7600 m
Výstražník se dvěma světelnými skřín. a závorou	3 ks
Výstražník s jednou světelnou skříní a závorou	1 ks
Výstražník se světelnou skříní	1 ks
Reléový domek	1 ks
Přístrojová skříň SSP	1 ks
Zařízení SONS	1 ks

- e) *Informace o vydaných rozhodnutích o povolení výjimky z technických požadavků* – Na základě žádosti o změně způsobu zabezpečení přejezdu bylo vydáno drážním úřadem rozhodnutí o rozsahu a způsobu zabezpečení křížení železniční dráhy se silniční komunikací. V době zpracování dokumentace nebyly známy žádné výjimky a úlevová opatření na řešenou stavbu. Návrh technického řešení je v souladu s obecně platnou legislativou ČR, normami a drážními předpisy a není třeba udělení výjimek z předpisu či norem.
- f) *Informace o tom, zda a v jakých částech dokumentace jsou zohledněny podmínky závazných stanovisek dotčených orgánů* – Požadavky dotčených orgánů, vlastníků a správců veřejné dopravní a technické infrastruktury a dalších účastníků k dokumentaci pro vydání společného povolení stavby dráhy, jsou projektem řešeny a respektovány. Jsou řešeny v jednotlivých provozních souborech.
- g) *Ochrana stavby podle jiných právních předpisů* - Stavba jako celek není pod zvláštní ochranou (kulturní památka, vojenský objekt, ochrana obyvatelstva atd.).
- h) *Základní bilance stavby* –  
Nová technologie PZZ při plném využití spotřebovává cca 3MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody, dešťová voda Qroční= 1,95 m3/rok.
- i) *Základní předpoklady výstavby* – Realizace v průběhu roku 2021
- j) *Základní požadavky na předčasné užívání staveb* – Nepředpokládá se
- k) *Orientační náklady stavby* – Předpokládáný cin. souboru staveb 50 000 000kč

### B.2.2 Celkové urbanistické a architektonické řešení

Stavba nenaruší vzhled okolní krajiny a zástavby.

### B.2.3 Celkové stavebně technické a technologické řešení

Obsluha přejezdového zabezpečovacího zařízení bude v souladu s předpisem SŽDC (ČD) Z2. Stávající dopravní technologie se během i po ukončení stavby v daném místě nemění.

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

## D. Dokumentace objektu

## **D.1 Technologická část**

### **D.1.1 Zabezpečovací zařízení**

#### **PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ**

Kabelizace je navržena nová v rozsahu od RM Příkazy v km 13,800 do km 6,700 do RM Olomouc - Řepčín. Budou použity převážně párované plněné kabely typu TCEKPFLEY. Kabelové trasy musí vyhovovat oborové normě ON 34 2609 a předpisu SŽDC S4 Železniční spodek. Pod koleji a silnicemi budou provedeny překopy nebo protlaky, pokud to dovolí místní poměry. Kabely budou pod komunikací uloženy v hloubce 120 cm a pod kolejí 150 cm.

#### **PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 11,627**

Technologii PZS navrhujeme umístit do nově navrženého reléového domku (RD) v blízkosti přejezdu mimo rozhledové pole pro PZS v poruše a rychlost Vž – 10 km/h na pozemku

Dále bude provedeno vybudování přejezdového zabezpečovacího zařízení světelného (PZS) na přejezdu P7624 km 11,627 dle nově vydaného rozhodnutí o změně stavu a způsobu zabezpečení tohoto železničního přejezdu Drážním úřadem. Přejezd bude zabezpečen přejezdovým zabezpečovacím zařízením s elektronickými doplňky a měřící a stavovou diagnostikou staženou do místa soustředěné údržby v žst. Olomouc hl.n.. Kontrolní zařízení bude nově umístěno ve stávajícím pracovišti DK v Olomoc - Řepčín. Bude zřízena nová elektrická přípojka.

Bude položena kabelizace mezi technologickým objektem a prvky zabezpečovacího zařízení. Stávající zabezpečovací zařízení bude demontováno, včetně stávajícího technologického objektu.

## **D.2 Stavební část**

### **D.2.1 Inženýrské objekty**

#### **SO 01 – Železniční svršek**

Nový svršek bude rekonstruován v délce 100 m. Je počítáno s kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích s bezpodkladnicovým upevněním. Proběhne svaření celého úseku do bezстыkové koleje. Celý řešený úsek je pouze v přímé bez směrových oblouků. V úseku nástupiště je kolej v jednotném sklonu ve stoupání 1,669 ‰.

#### **SO 02 – Železniční spodek**

Nový železniční spodek bude proveden podél nového nástupiště a v železničním přejezdu včetně přechodových oblastí ZKPP. Pražcové podloží nového spodku bude v celé své délce 90 m odvodněno trativodem napojeným do pouliční dešťové kanalizace. V koleji bude provedeno zlepšení podložní zeminy, na kterém se rozprostře propustná vrstva ze štěrkodrti.

#### **SO 03 – Přejezdová konstrukce**

Přejezdová konstrukce bude v délce 12 m, která překlene nové šířkové uspořádání přejezdové komunikace včetně jednostranného chodníku. Přejezdová konstrukce bude celopryžová se závěrnými zídками. Úhel křížení 67° zůstává stávající.

#### **SO 04 – Nástupiště**

Nástupiště typu H130 bude o délce 61 m a výšce 550 mm nad TK. Je navržen nový bezbariérový přístup mezi nástupištěm a železničním přejezdem. Na nástupišti bude zřízen nový orientační systém pro cestující.

#### **SO 05 – Úprava komunikace**

Přejezdová komunikace je navržena v souladu s připravovanou stavbou „Silnice III/4466 Skrbeň – průtah“. S touto stavbou bylo zkoordinováno stejné šířkové uspořádání komunikace včetně chodníku a jejich vzájemná poloha spočívající v identické ose komunikace. V rámci SO 05 je dále řešen odsun křižovatek s místními komunikacemi dále od hranice nebezpečného pásma přejezdu do minimální normované vzdálenosti 10 m. Toto nutné odsazení křižovatek dále způsobuje další vynucené úpravy a rekonstrukce navazujících konstrukcí. Jedná se především o zřízení nového otáčiště pro umožnění vjezdu nákladních automobilů do ulice Nová čtvrť při jízdě přes železniční přejezd. Dále je řešeno odsunutí oplocení a vjezdové brány na pozemek s parcelním číslem 247/1. Odsunem křižovatky od železničního přejezdu s ulicí Nádražní vzniklo nové stání pro kontejnery separovaného odpadu. V této souvislosti také dojde k rekonstrukcím chodníků a parkovacích stání bezprostředně navazujících a souvisejících s dopravní obsluhou železniční zastávky.

### **D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

#### **SO 06 – Přístřešek pro cestující**

Stávající přístřešek pro cestující bude odstraněn a bude nahrazen novým přístřeškem, který bude částečně otevřený s výhledem na stávající trať. Celková konstrukce zastávky bude obdélníkového tvaru o rozměru 10,0 x 2,0 m. Zastřešena valbovou střechou se sklonem 30°. Celková výška budovy bude +3,830 nad úrovní zpevněné plochy v přístřešku.

Objekt železniční zastávky bude tvořen pomocí dvou betonových nástupištních prefabrikovaných prvků tvaru „U“ s reliéfem hrázděného zdiva s křížem o rozměru 4,0 m x 1,8 m, tyto prvky budou od sebe odsazeny 2,0 m k vytvoření přístupu na nástupiště přímo z chodníku za přístřeškem. Pro přístup ze strany nově budovaného chodníku bude vybetonováno vyrovnávací schodiště o dvou stupních. V přední části na nástupišti bude přístřešek doplněn nosnými sloupky ze svařených ocelových profilů UPE 100 pro zvětšení kryté části a k vynesení střešní k-ce. Střešní k-ce bude tvořena pomocí sbíjených vazníků a střešní plášť bude proveden z plechových šablon s imitací tašky.

Betonové prvky přístřešku budou opatřeny nátěry v barvě RAL 9003 (signální bílá) a RAL 1011 (hnědobéžová), nosné sloupky budou taktéž opatřeny nátěry s finální barvou RAL 1011. Střešní krytina s imitací tašky a klempířské prvky budou provedeny v barvě tmavě šedé – RAL 7011.

V betonovém přístřešku budou umístěny dvě lavičky pro cestující dl. 1,20 m (celkově 4 lavičky) a dále bude na zastávce umístěn venkovní koš pro tříděný odpad, všechny prvky budou v provedení antivandal.

### **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

#### **SO 07 – Elektrická přípojka NN**

Elektrická přípojka pro napájení nového RD s technologií přejezdu v km 11,627 a nového osvětlení železniční zastávky Skrbeň bude zajištěna z distribuční sítě ČEZ Distribuce, a.s. Místem napojení bude stávající přípojková skříň 117/SS200 v plastovém pilíři společnosti ČEZ Distribuce, a.s. na parcele č. st. 202 v blízkosti přejezdu v km 11,627. Hodnota hlavního jističe před elektroměrem zůstane u tohoto stávajícího OM zachována, tj. bude použit trojpólový jistič 25A s charakteristikou B (stávající hodnota je 24,7A). Nový elektroměrový rozváděč RE a nový rozváděč osvětlení RO budou umístěny do společné sestavy skříní v plastovém pilíři u nového RD spolu se společnou přístrojovou skříní pro přejezdy SSP (tato

je součástí PS 02). Součástí skříně SSP bude prázdná (nevyzbrojená) skříň RDO, která bude sloužit jako prostorová rezerva pro možnost budoucího doplnění zařízení DDTS ŽDC.

Napojení nové technologie PZS přejezdu v km 11,627 bude realizováno z rozváděče osvětlení RO, z něhož bude vyveden napájecí kabel do nového RD přejezdu v km 11,627. Tento vývod bude osazen podružným měřením spotřeby el. energie SŽE. Pro možnost napájení nového RD z nezávislého zdroje (dieselagregátu) bude z boku společné skříně SSP (resp. skříně RDO) instalována přívodka 32A/415V (3P+N+PE). Nouzové vypnutí napájení přívodu pro RD bude zajištěno v rozváděči osvětlení RO, do kterého bude zatažen ovládací kabel od tlačítka nouzového vypnutí napájení umístěného uvnitř RD na vhodném místě u vstupních dveří.

V současné době se v prostoru zastávky nacházejí 3 zásuvkové stojany, které již nejsou využívány a budou tedy bez náhrady demontovány.

### **SO 08 – Osvětlení nástupiště**

Nově navržené nástupiště bude v celé své délce 61 m nově osvětleno společně s přístupovými cestami na nástupiště na pozemku Správy železnic s.o. pomocí 4 ks osvětlovacích stožárů (OS1 – OS4). Osvětlovací stožáry budou použity sklopné o výšce 6 m se svítidly LED. Stožáry budou rozmístěny v zeleném pásu vedle nástupiště, pro osvětlení přístupové cesty na nástupiště bude sloužit stožár OS1. Osvětlení bude napojeno a ovládáno z rozváděče osvětlení RO. Ovládání osvětlení nástupiště zastávky bude možno provádět ručně i automaticky přes stykač s volbou režimu pomocí třípolohového otočného přepínače R–0–A v rozváděči RO. Automatické ovládání bude řešeno soumrakovým spínačem se spínacími hodinami umístěným rovněž v rozváděči RO a propojeným s externím senzorem (fotobuňkou), který bude osazen na boční stěně společné skříně SSP (resp. skříně RDO). Soumrakový spínač je vybaven vestavěnými spínacími hodinami pro možnost blokování osvětlení v době, kdy v noci na zastávce nebude několik hodin žádný provoz.

Zřízeno bude rovněž osvětlení přístřešku pro cestující (v provedení antivandal), které bude napájeno a ovládáno společně s osvětlením nástupiště.

#### *b) Celková bilance nároků všech druhů energie –*

Nová technologie PZZ v km při plném využití spotřebovává cca 20MWh/rok. Nebude napojen na vodu. Nevznikají splaškové vody, dešťová voda  $Q_{roční} = 1,95 \text{ m}^3/\text{rok}$ .

#### *c) Celkové produkované množství a druhy odpadů a emisí –* S veškerými odpady, které vzniknou při realizaci stavby, bude nakládáno v souladu se zákonem o odpadech č.185/2001 Sb., Zákon o odpadech, vyhl. č.383/2001 Sb., Vyhláška Ministerstva životního prostředí o podrobnostech nakládání s odpady, vyhl.č.381/2001Sb. Po realizaci nebudou produkovány žádné odpady. Stavbou nebudou produkovány žádné odpadní vody ani nedojde ke zhoršení stavu ovzduší. Budou zvoleny technologie prací, které vedou ke snižování emisí. Během výstavby může dojít k nárůstu hladiny hluku a k zvýšení prašnosti během zemních prací (rekonstrukce železničního spodku a svršku). Zhotovitel zajistí, aby hodnoty hluku a prašnosti nepřesahovaly hodnoty obvyklé pro stavby podobného charakteru.

Během výstavby může dojít k uniku ropných látek z automobilů a stavebních strojů. Zhotovitel zajistí, aby stavební stroje byly v dobrém technickém stavu.

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

## **B.2.4 Bezbariérové užívání stavby**



Řešení všech rekonstruovaných i nově realizovaných zařízení musí být navrženo tak, aby plně vyhovovalo požadavkům vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace.

### **B.2.5 Bezpečnost při užívání stavby**

Pro eliminaci vzniku možných havarijních situací je nutno dodržet bezpečnostní opatření vyplývající z příslušných právních předpisů a norem.

Veškeré navržené stavební objekty a technologická zařízení budou navrženy a provedeny v souladu s technologickými předpisy výrobců a opatřeny certifikačními listy o bezpečnosti provozu instalovaných zařízení.

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

### **B.2.6 Základní popis technologických objektů a technických řešení**

#### *a) Popis stávajícího stavu –*

Železniční přejezd v km 11,627 (P7624) je křížením dráhy se silnicí III. třídy č. 4466 a nachází se v obci Skrbeň.

Stávající PZS km 11,627 je přejezd typu AŽD71 bez závor, se dvěma výstražníky. Výstroj je v reléové místnosti stávajícího objektu železniční zastávky Skrbeň. V blízkosti přejezdu je kabelová skříň ŠM. Přejezd je vybaven diagnostickým zařízením B2000 (BLACK BOX). Kontroly PZS jsou na ovládacím pultu žst. Olomouc-Řepčín.

Stávající stav zahrnuje elektrickou přípojku NN, napájení venkovního osvětlení dráhy, napájení zásuvkových pilířů, napájení elektroinstalace objektu zastávky, napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení typu VÚD resp. napájení sdělovacích a ostatních obvodů dráhy. Přípojka je vedena vně zastávky, z kabelové skříň ČEZ označené KS1. Přívodní kabel typu AYKY 4x16 je jištěn pojistkami 40A gG a ukončen v elektroměrovém rozváděči na objektu zastávky (ozn. ER-R1 zastávka). Přípojka nn je jištěna fakturačním jističem typu J7K50 / 24,7 A. Venkovní osvětlení zahrnuje 5 ks stožárů typu JŽ s výbojkami SHC 250 W, regulace osvětlení ručně/spínací hodiny s fotobuňkou. V prostoru zastávky jsou 3 zásuvkové pilířové napájecí stojany.

Železniční svršek je z roku 1972, tvar A, pražce částečně dřevěné, částečně betonové SB3/4. Kolej leží v přímé. Stav železničního svršku i spodku odpovídá roku vložení. Vnější úrovňové nástupiště se nachází v km poloze 11,640 – 11,740, vpravo ve směru stoupající kilometráže. Nástupiště je konstrukce Tischer s částečně zpevněným povrchem, šířky 1,50 m a výškou nad temenem kolejnice (TK) 250 mm.

Přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, pražce dřevěné.

Konstrukce přístřešku je z hrázděného zdiva. Střeška je sedlová a nosná konstrukce střechy je dřevěná vázaná. Krytina z profilovaného plechu je s povrchovou úpravou plast. Podlaha betonová dlažba.

- b) *Popis navrženého řešení* – popsáno v části B.2.3 a podrobněji popsáno v jednotlivých provozních souborech.
- c) *Energetické výpočty*-
  - c.1 spotřeba elektrické energie - **výpočty jsou součástí technické zprávy jako příloha části D.**
  - c.2 zpětné vlivy trakčních obvodů – **neelektrifikovaná trakce, reléový domek je umístěn mimo POTV.**

## **B.2.7 Základní technický popis stavebních objektů**

### *a) Popis stávajícího stavu –*

Železniční přejezd v km 11,627 (P7624) je křížením dráhy se silnicí III. třídy č. 4466 a nachází se v obci Skrbeň.

Stávající PZS km 11,627 je přejezd typu AŽD71 bez závor, se dvěma výstražníky. Výstroj je v reléové místnosti stávajícího objektu železniční zastávky Skrbeň. V blízkosti přejezdu je kabelová skříň ŠM. Přejezd je vybaven diagnostickým zařízením B2000 (BLACK BOX). Kontroly PZS jsou na ovládacím pultu žst. Olomouc-Řepčín.

Stávající stav zahrnuje elektrickou přípojku NN, napájení venkovního osvětlení dráhy, napájení zásuvkových pilířů, napájení elektroinstalace objektu zastávky, napájení přejezdového zabezpečovacího zařízení typu VÚD resp. napájení sdělovacích a ostatních obvodů dráhy. Přípojka je vedena vně zastávky, z kabelové skříně ČEZ označené KS1. Přívodní kabel typu AYKY 4x16 je jištěn pojistkami 40A gG a ukončen v elektroměrovém rozváděči na objektu zastávky (ozn. ER-R1 zastávka). Přípojka nn je jištěna fakturačním jističem typu J7K50 / 24,7 A. Venkovní osvětlení zahrnuje 5 ks stožárů typu JŽ s výbojkami SHC 250 W, regulace osvětlení ručně/spínací hodiny s fotobuňkou. V prostoru zastávky jsou 3 zásuvkové pilířové napájecí stojany.

Železniční svršek je z roku 1972, tvar A, pražce částečně dřevěné, částečně betonové SB3/4. Kolej leží v přímé. Stav železničního svršku i spodku odpovídá roku vložení. Vnější úrovně nástupiště se nachází v km poloze 11,640 – 11,740, vpravo ve směru stoupající kilometráže. Nástupiště je konstrukce Tischer s částečně zpevněným povrchem, šířky 1,50 m a výškou nad temenem kolejnice (TK) 250 mm.

Přejezdová konstrukce je živičná z asfaltového betonu, pražce dřevěné.

Konstrukce přístřešku je z hrázdného zdiva. Střeška je sedlová a nosná konstrukce střechy je dřevěná vázaná. Krytina z profilovaného plechu je s povrchovou úpravou plast. Podlaha betonová dlažba.

- b) *Popis navrženého řešení* – popsáno v části B.2.3 a podrobněji popsáno v jednotlivých stavebních objektech.

## **B.2.8 Zásady požárně bezpečnostního řešení stavby**

Je podrobněji zpracována jako samostatná příloha této souhrnné zprávy.

## **B.2.9 Úspora energie a tepelná ochrana**

### *a) Kritéria tepelně technického hodnocení*

Není řešeno. Nová technologie zabezpečovacího zařízení je vložena do stávajícího objektu.

### *b) Posouzení využití alternativních zdrojů energie -* Není řešeno.

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

*Větrání* – Není řešeno, stávající objekt.

*Vytápění* – Objekt bude vytápěn nástěnným panelem 2x500W

*Osvětlení* – Není řešeno, stávající. Objekt je vybaven zářivkovým světlem.

*Vodovod, splašková kanalizace* – nebude napojen na vodu, nevznikají splaškové vody.

*Dešťová kanalizace* – svody zaústěná na pozemek investora – volně vypuštěno na terén

*Vibrace* - Není řešeno, nepředpokládá se.

*Hluk* - Není řešeno, nepředpokládá se.

### **B.2.11 Zásady ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí**

- a) *Povodně* - Stávající protipovodňová opatření nejsou touto stavbou dotčena.
- b) *Sesuvy půdy* - Jedná se o stavbu v oblasti mimo svážné prostředí, tudíž zde nehrozí žádné půdní ani terénní sesuvy.
- c) *Poddolování* - Stavba se nenachází na poddolovaném území.
- d) *Seizmicita* - Stavba se nenachází v seizmické oblasti.
- e) *Radon* - Nejedná se o obytnou stavbu, tudíž není nutno řešit ochranu proti radonu.
- f) *Hluk v chráněném venkovním prostoru a chráněném venkovním prostoru stavby* - Stavbu není potřeba zajišťovat proti účinkům hluku, poněvadž se nejedná o obytnou stavbu.
- g) *Ochrana před technickou seizmicitou* – Namáhání technickou seizmicitou (např. trhacími pracemi, dopravou) se nepředpokládá.
- h) *Protipovodňová opatření* – Stavbou nevznikají nová protipovodňová opatření
- i) *Ochrana před ostatními účinky* – Nepředpokládá se.

### **B.3 Připojení stavby na technickou infrastrukturu**

- a) *Napojovací místa technické infrastruktury* – Napojení na technickou infrastrukturu je stávající
- b) *Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky* – Připojovací rozměry, výkonové kapacity a délky jsou popsány v jednotlivých částech dokumentace (PS a SO)

**Elektroinstalace** – napájení technologie PZZ je zrekonstruováno.

**Vodovod, splašková kanalizace** – nebude napojen na vodu, nevznikají splaškové vody.

**Dopravní napojení** – v rámci stavby se přechod napojí plynule na nově upravenou komunikaci

**Plynovod** – nebude napojen

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

Je podrobněji zpracována jako samostatná příloha této souhrnné zprávy.

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

Terénní úpravy budou řešeny v průběhu nebo po dokončení stavebních prací. Plochy pro založení zeleně budou vyčištěny od stavebního odpadu. V rámci úprav budou provedeny hrubé i finální terénní úpravy, které bude zatravněny běžnou travní směsí.

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

Je podrobněji zpracována jako samostatná příloha této souhrnné zprávy.

### **B.7 Ochrana obyvatelstva**

Stavba není uzpůsobena už z charakteru svého užívání pro požadavky civilní ochrany staveb k ochraně obyvatelstva.

Staveniště bude zabezpečeno dle platných předpisů pro zajištění bezpečnosti civilních osob. Při výstavbě nesmí dojít k znemožnění příjezdu vozidel požární ochrany a záchranné služby.

## **B.8 Zásady organizace výstavby**

### **B.8.1 Technická zpráva**

#### **a) Potřeby a spotřeby rozhodujících medií a hmot, jejich zajištění**

Stavba vyžaduje nové elektrické přípojky, jiná média se nepřepokládají.

Stavba nepřepokládá přemísťování hmot ve větším rozsahu.

#### **b) Odvodnění staveniště**

Je řešeno na přejezdu samostatným SO01-05 viz. v TZ článku 5.10. – 5.11.

#### **c) Napojení staveniště na stávající dopravní a technickou infrastrukturu**

Stavba řeší úpravu stávajících komunikací v místě přejezdu. Dopravní infrastruktura se nemění naopak se zlepší její poměry.

#### **d) Vliv provádění stavby na okolní stavby a pozemky**

Stavba je realizována většinou v blízké vzdálenosti od obytných objektů. V oblasti obytné zástavby bude nutné dodržovat dobu nočního klidu. Dále je nutné během provádění stavebních prací v maximální možné míře eliminovat zvýšenou prašnost při provádění stavebních prací např. kropením. Na stavbě budou dodržovány veškeré platné bezpečnostní předpisy, vztahující se na charakter prací a činností na stavbě. Zvláště upozorňujeme na bezpečnost při demolici stávajících konstrukcí a při provádění stavebních prací v souběhu s veřejným provozem. Technologický postup prováděných prací musí obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti při činnostech souvisejících s realizací prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí.

Během provádění prací, např. výkopů v blízkosti základových konstrukcí ostatních budov nebo konstrukcí, nesmí být tyto narušeny, podkopány apod., v opačném případě je zhotovitel povinen **neprodleně volat autorizovaného statika**. Vždy je třeba **zabránit sesuvům zeminy** provizorním pažením (např. štetové stěny, hřebíkové stěny). V případě jejich výskytu nutno **neprodleně volat autorizovaného statika**. Vždy bude zabezpečeno **odvodnění stavby** do dešťové kanalizace, a to v novém stavu nebo v provizorním pomocí čerpání nebo provizorních potrubí. K podmáčení okolní zástavby vlivem stavebních prací nesmí docházet.

Před zahájením stavby bude provedeno zdokumentování stávajícího stavu okolních budov, zejména jejich průčelních stěn zvenku i zevnitř (z důvodu, aby byly jasně odděleny poruchy těchto objektů, které zde byly před zahájením prací a poruchy, které vznikly vlivem stavební činnosti, zejména zemních prací, toto bude provedeno pomocí fotodokumentace, zákresů, měření, zřízení terčů pro odhalení pohybu konstrukcí, popisů budov tj. počet podlaží, typ založení budovy, druh použitého zdiva či jiné svislé nosné konstrukce, apod., v případě, že majitel nebude chtít tyto údaje poskytnout, tak zajištění svědků). Fotodokumentace bude také průběžně pořizována při odkrývání základových konstrukcí a inženýrských sítí v místě stavby.

**Dále před zahájením stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby vytýčeny, v průběhu stavebních prací budou stávající inženýrské sítě v dosahu stavby chráněny pomocí silničních panelů s podsypem cca 150 mm. Během realizace přeložek inženýrských sítí, resp. před jejich provedením, bude na místo samé vždy zhotovitelem přizván jejich příslušný správce.**

Vzhledem k nutnosti oplocení stavby (dle možností) se nepředpokládá účast třetí osoby ani pohyb osob s omezenou schopností pohybu, provizorní úpravy z tohoto důvodu nebudou potřeba. **Nepovolaným bude pohyb v prostoru staveniště zakázán** (příklad označení níže).





Samotné práce nevyžadují přechodné navýšení rezervovaného příkonu pro potřeby stavby dočasně umístěných v železničních stanicích.

Svařování (zřizování bezстыkové koleje) je třeba provádět pomocí minimálně dvou svařovacích souprav (z časových důvodů). **Před, v době a po ukončení svařování musí být dodrženy podmínky stanovené Směrnicí SŽDC č.56 o požární bezpečnosti při svařování ve státní organizaci Správa železniční dopravní cesty.**

**Zhotovitel zajistí, že po dobu výstavby nebude zvýšeno nebezpečí požáru a budou dodržována stanovená požární bezpečnostní opatření tj. zabezpečení stanovení a dodržování podmínek požární bezpečnosti při provozované činnosti ve smyslu §15 vyhlášky 246/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů.**

**Ostrahu staveniště a zázemí stavby** (sklady, kancelářské prostory, apod.) si zajistí dle svého uvážení zhotovitel.

Projekt předpokládá, že v během stavby budou původní kolejová pole **průběžně demontována** pro efektivnější využití ploch zařízení staveniště.

#### Opatření ve fázi přípravy:

- Bude zpracován harmonogram výstavby tak, aby v maximální možné míře eliminoval nepříznivé dopady na veřejné zdraví obyvatelstva a jednotlivé složky životního prostředí.
- Pokud bude při výstavbě zacházeno s látkami závadnými vodám ve větším rozsahu nebo když bude zacházení s nimi spojeno se zvýšeným nebezpečím pro povrchové nebo podzemní vody, je třeba pro období výstavby zpracovat plán opatření pro případ havárie (havarijní plán) a tento schválit místně a věcně příslušným vodoprávním úřadem.

#### Opatření ve fázi realizace:

- Při zkrápění používaných komunikací, zařízení a staveniště, čištění stavebních mechanismů nebo nákladních automobilů a odvodnění staveniště, kdy nelze zajistit kvalitu a vyloučit znečištění odváděných vod, je nutno učinit taková opatření, aby nedošlo k znečištění a přímému odtékání vod do vodních toků a ploch s možným výskytem vodních, resp. na vodu vázaných živočichů.
- Během stavby budou dodržovány podmínky na ochranu životního prostředí a jeho jednotlivých složek, bezpečnosti práce, požárního zabezpečení a ochrany zdraví a zdravých životních podmínek při výstavbě, dle platných právních předpisů, směrnic a platných technických norem.
- Venkovní stavební práce spojené se zvýšenou hlučností (např. terénní úpravy apod.) nebudou realizovány ve dnech pracovního klidu, ve státem uznávaných svátcích a v nočních hodinách. Veškeré stavební práce spojené s návozem stavebního a technologického materiálu přes okolní obytnou zástavbu budou uskutečňovány v denní dobu. Stavba nebude prováděna v nočních hodinách (tj. 22:00 – 06:00), ve dnech pracovního klidu a státem uznaných svátků.
- Zařízení, vydávající hluk (např. kompresory), která budou použita během výstavby v blízkosti obytné zástavby, budou stíněna mobilními akustickými zástěnami.
- Dodavatel stavby bude zodpovědný za zajištění řádné údržby a sjízdnosti všech jím využívaných přístupových cest ke staveništi po celou dobu probíhajících stavebních prací. Používané komunikace a zařízení staveniště budou pravidelně skrápěny a stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny.
- Na zařízeních staveniště budou minimalizovány zásoby sypkých stavebních materiálů a ostatních potenciálních zdrojů prašnosti; vlastní zemní práce budou prováděny po etapách vždy v rozsahu



nezbytně nutném. Zařízení staveniště a případné sklady sypkých hmot je třeba umístit mimo obytnou zástavbu.

□ Stavební mechanismy a nákladní automobily vyjíždějící ze stavby budou důsledně čištěny. V místech, kde bude staveništní doprava najíždět na veřejné komunikace z místa staveniště, budou umístěny **čistící zóny** pro vozidla stavby. Půjde o konstrukci ze silničních panelů tloušťky 22 cm s podsypem 5-10 cm, kde bude probíhat opadávání nejhrubších nečistot z podvozku (bahno, kamenivo, ...) a vozidlo hrubě čištěno.

□ Na staveništi nebude prováděna údržba mechanismů s výjimkou běžné denní údržby.

□ Nákladní automobily převážející zeminu a stavební materiál budou řádně zaplachtovány.

□ Na plochách staveniště nebudou skladovány látky závadné vodám ani pohonné hmoty s výjimkou množství pro jednodenní potřebu, ať již z důvodu použití látek pro výstavbu či jako PHM do ručního nářadí (motorové pily, apod.). Na stavbě nebude probíhat čerpání pohonných hmot. V případě plnění nádrží ručního nářadí nebo kompresorů bude použito nálevky a zachytné vany.

□ Z důvodu prevence bude realizace území budou v rámci konečných terénních úprav rekultivovány všechny plochy zasažené stavebními pracemi. Bude monitorován nástup neoindigenofytů, v případě zjištění bude přistoupeno k jejich likvidaci.

□ Případné mezideponie výkopových zemin budou udržovány v bezplevelném stavu. Ty, které nebudou bezprostředně využity do 6-ti týdnů od vlastní skrývky, budou osety travinami.

□ Zařízení staveniště bude situováno přednostně mimo stanovená záplavová území.

□ Všechny mechanismy, které se budou pohybovat v blízkosti vodních toků a na zařízeních stavenišť v bezprostředním okolí vodotečí, musí být v dokonalém technickém stavu. Bude nezbytné je kontrolovat zejména z hlediska možných úkapů ropných látek - kontrola bude prováděna pravidelně, vždy před zahájením prací v těchto územích.

□ V případě úniku ropných nebo jiných závadných látek bude kontaminovaná zemina neprodleně odtěžena a uložena na lokalitě určené k těmto účelům.

□ Zásahy do zeleně se nepředpokládají.

□ Načasování stavebních prací bude tak, aby se minimalizoval zásah do obecně i závazně chráněných částí přírody.

Opatření ve fázi provozu:

□ Se vznikajícími odpady bude nakládáno v souladu s legislativními předpisy. Odpady budou předávány k využití či odstranění pouze oprávněným osobám provozujícím zařízení ke sběru, výkupu, úpravě, odstranění či využití příslušného druhu odpadu.

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

V průběhu stavby dojde ke střetu s inženýrskými sítěmi a k dotčení jejich ochranných pásem v majetku jednotlivých organizací a správců. Vyjádření jednotlivých organizací a správců je obsaženo v části „E“ (doklady).

Při výstavbě nebude nutné odstraňování vzrostlých křovin. Po ukončení výstavby bude provedena úprava terénu do původního stavu.

#### f) **Maximální dočasné a trvalé zábory pro staveniště**

Detaily jsou zřejmé z části dokumentace E.5 Geodetická dokumentace.

Přístup na staveniště pro staveništní dopravu bude zajištěn po stávajících silnicích, detaily zřejmé z části dokumentace C. Situace stavby, C.2.

#### g) **Požadavky na bezbariérové obchozí trasy**

Bezbarierová obchozí trasa se neuvažuje.

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

Je řešeno samostatnou přílohou této zprávy (Vliv stavby na životní prostředí).

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

Je řešeno samostatnou přílohou této zprávy (Vliv stavby na životní prostředí).

**j) Ochrana životního prostředí při výstavbě**

Je řešeno samostatnou přílohou této zprávy (Vliv stavby na životní prostředí).

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

Základní povinností účastníků výstavby je v oblasti bezpečnosti a ochrany zdraví při práci dodržovat Zákon č. 309/2006 Sb., NV č. 101/2005 Sb., NV č. 168/202 Sb., NV č. 362/2005, NV č.591/2006 Sb. a SŽDC Bp1 Předpis o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci.

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

Pro stavební práce v oblasti železniční dopravy je třeba dodržovat Základní směrnice o bezpečnosti a ochraně zdraví při práci v železniční dopravě SŽDC Bp1, účinný od 1.10.2013.

Pro obsluhu a práci na elektrických zařízeních platí ČSN 34 3100. Před uvedením el. zařízení do provozu musí být prověřena správnost ukolejnění, uzemnění a dimenzování vodičů. O výsledcích příslušných zkoušek a komisionálního řízení pro uvádění jednotlivých zařízení do zkušebního a trvalého provozu musí být proveden protokolární záznam.

Při provozu na železničních tratích a při používání žel. zařízení v definitivním i provizorním stavu je nutné dodržet SŽDC TNŽ, spolu s dopravními a návěstními předpisy.

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

Stavební činnost - jak vyplývá z dříve uvedených stavebních postupů - bude probíhat při částečném zachování drážního provozu. Z tohoto důvodu je třeba zajistit poučení a vybavení všech pracovníků ochrannými pomůckami. V místech, kde lze očekávat přístup veřejnosti, nebo kde bude povolen pohyb osob v obvodu staveniště, je třeba zajistit bezpečné provádění prací současně se zajištěním bezpečnosti veřejnosti. A to jak organizačně, tak i technicky (např. oplocením, dopravním značením, vymezením území pro průchod stavenišť a podobně).

Při provádění práce strojnými mechanismy a jeřáby v prostorách dráhy a v ochranném pásmu dráhy je nutno přizvat na dozor oprávněné pracovníky SŽDC.

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

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

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

**Všeobecně:**

**Práce a dozor v prostoru stavby a na souvisejících pracovištích mohou provádět pouze pracovníci prokazatelně poučení a seznámení s provozem na dráze a ostatními bezpečnostními předpisy a mající oprávnění takového práce provádět.**

**l) Úpravy pro bezbariérové užívání výstavbou dotčených staveb**

Stavbou nebude přímo dotčeno bezbariérové užívání okolních staveb. V případě realizace provizorních pěších tras je nutné dodržení požadavků vyhlášky 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Technologický postup demontážních prací s ohledem na konstrukční systémy musí v případě použití řezání s využitím rozbrušovacích agregátů popř. otevřeného ohně (autogen) či využití technologického spalování obsahovat způsob určení podmínek požární bezpečnosti (§15 vyhlášky 246/2001Sb. ve znění pozdějších předpisů) při činnostech souvisejících s realizací demontážních prací tak, aby bylo eliminováno riziko případného vzniku požáru či šíření požáru do okolí (odstraňování hořlavých předmětů a suchého porostu).

**m) Zásady pro dopravní inženýrská opatření**

Obsahem stavby je **rekonstrukce přejezdu v km 11,627 (P7624)**, který představuje úrovnňové křížení traťové koleje Kostelec na Hané – Olomouc hl.n. a komunikace III tř. č. 4466. Rekonstrukce železničního přejezdu si vyžádá úplnou uzavírku předmětné komunikace. Po dobu výluky železničního přejezdu bude silniční doprava vedena v trase silniční objížd'ky, která je v této lokalitě možná. Železniční přejezd bude během stavby v maximální možné míře zprovoznován v provizorním nebo již novém stavu.

V místech vjezdu vozidel stavby na místní komunikace budou v rámci provizorního dopravního značení instalovány dopravní značky IP22 Pozor výjezd vozidel stavby v obou směrech.

Dokončení úprav povrchu silnice v místě železničního přejezdu bude probíhat po částech.

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

Stavba nevyžaduje žádné speciální podmínky pro její provedení. Z hlediska postupu stavby bude stavba dělena na část, která bude realizována bez přerušení železničního a silničního provozu na přejezdu a na část, která bude provedena v době krátkodobé výluky jak silničního tak železničního provozu. Obě části budou v době realizace prováděny v souladu s platnými předpisy provozovatele dráhy. Opatření proti účinkům vnějšího prostředí při výstavbě se nepředpokládají.

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

Předpokládané termíny zahájení a ukončení stavby

Zahájení stavby: 2021

Ukončení stavby: 2021

Celá stavba tvoří jeden funkční celek.

**D. Dokumentace objektu**

## **D.1 Technologická část**

### **D.1.1 Zabezpečovací zařízení**

PS 01 Kabelizace a vazby na SZZ

PS 02 Přejezdové zabezpečovací zařízení v km 11,627

## **D.2 Stavební část**

### **D.2.1 Inženýrské objekty**

SO 01 – Železniční svršek

SO 02 – Železniční spodek

SO 03 – Přejezdová konstrukce

SO 04 – Nástupiště

SO 05 – Úprava komunikace

### **D.2.2 Pozemní stavební objekty a technické vybavení pozemních stavebních objektů**

SO 06 – Přístřešek pro cestující

### **D.2.3 Trakční a energetická zařízení**

SO 07 –Elektrická přípojka NN

SO 08 – Osvětlení nástupiště

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

- Zřízení staveniště
- bude položena vazební kabelizace v úseku Příkazy – Skrbeň, dojde k přepojení ze staré kabelizace na novou, jelikož SO01-03 je v kolizi se stávajícím TK, který je zakreslen orientačně dle dostupných podkladů SŽDC
- instalace technologického domku PZS v km 11,627
- instalace vnitřní technologie PZS v km 11,627
- instalace venkovní technologie PZS v km 11,627
- provede se rekonstrukce spodku, svršku a přejezdové konstrukce železničního přejezdu
- položení chrániček pod tratí a pozemní komunikací
- zřízení kynety pro pokládku kabelizace
- pokládka kabelizace
- zaměření skutečné polohy kabelů
- zához kynety

- rekonstrukce el. přípojky
- doplnění indikací a povelů v DK Olomouc Řepčín do KD
- demontáž rušených komponentů stávajících zařízení

Součástí každé stavby jsou kontrolní prohlídky stavby, které jsou navrženy následovně:

- Kontrola dotčených inženýrských sítí po jejich odkrytí
- Kontrola dotčených inženýrských sítí a nově položené kabelizace před záhozem kabelové trasy
- Kontrola po ukončení prací na železničním svršku
- Kontrola po dokončení energetických stavebních objektů
- Kontrola před osazením rel. domku – vzdálenost od ochranných pásem
- Kontrola po osazení výstražníků a reléového domku – zejména dodržení normových vzdáleností od osy koleje, rozhledové poměry atd.
- Kontrola po osazení čidel počítačů náprav – vzdálenost od okraje přejezdu.
- Kontrola při zapnutí přejezdových zabezpečovacích zařízení
- Kontrola před převzetím stavby

Přesný časový plán návrhu kontrolních prohlídek stavby bude zpracován po dohodě mezi investorem a dodavatelem stavby v době, kdy bude znám konkrétní termín stavby a termíny realizace dílčích prací. Termíny kontrolních prohlídek stavby budou určeny na základě časového harmonogramu stavebních prací, kterou předloží dodavatel stavby zástupci investora a stavebnímu doзору.

#### **Postupné uvádění do provozu**

1. Stavební objekty související s úpravou přejezdové konstrukce
2. Realizace elektrické přípojky NN
3. Provozní soubory zabezpečovacího zařízení

Kompletní zkoušky PZS, vystavení průkazů UTZ

Před aktivací budou provedeny technickobezpečnostní zkoušky zařízení a vydány průkazy způsobilosti UTZ. Zařízení bude uvedeno do zkušebního provozu v délce 6 měsíců před kolaudací stavby.

#### **Požadavky na výluky veřejné dopravy**

##### **I. Bez omezení vlakové dopravy**

- vše související s pokládkou kabelů
- montáž technologického zařízení a příprava navazujících zařízení
- montáž technologie PZS
- zprovoznění
- dokončovací práce, stavební a terénní úpravy
- rekonstrukce elektrické přípojky NN

##### **II. S omezením vlakové dopravy**

- při výstavbě SO 01 až SO 05
- zkoušky nového PZS

Přesné dny výluk předloží zhotovitel k projednání a odsouhlasení se SŽDC.

#### **p) Požadavky na výluky veřejné dopravy**



Základní údaje:

Po dobu výstavby u PZS v km 11,627 SO01-SO05 je nutná nepřetržitá 21 denní výluka na trati.  
Plánované stavební práce si vyžádají úplnou uzavírku silnice.

**p) Zařízení staveniště s vyznačením vjezdu**

Je znázorněno ve výkresu PS02 – č. 0104

**B.8.2. Výkresy**

Údaje potřebné pro organizaci výstavby jsou zakresleny v situaci, která vychází z koordinační situace stavby (část. C.2). Zejména jsou uvedeny následující údaje, obvod staveniště, včetně vjezdu na staveniště.

**B.8.3 Harmonogram výstavby**

1. Zřízení staveniště
2. Výkopové práce pro kabelové rýhy
3. Dojde k přepojení ze staré kabelizace na novou Příkazy – Skrbeň, jelikož SO01-03 je v kolizi se stávajícím TK, který je zakreslen orientačně dle dostupných podkladů SŽDC
4. Zahájení výlukových prací na železnici, dopravní opatření
5. Zahájení stavebních prací SO 01-05
6. Pokládka kabelů, zához kabelových rýh
7. Výstavba základů s reléovým domkem pro technologii PZS
8. Realizace elektrické přípojky napětí NN – SO 07
9. Realizace osvětlení nástupiště SO 08
10. Výstavba a montáž venkovních prvků zabezpečovacího zařízení, montáž technologie PZZ
11. Zapojení kabelů k jednotlivým prvkům zabezpečovacího zařízení
12. Zapojení sdělovacího zařízení a aktivace VTO
13. Provozní zkoušky dotčeného zařízení
14. Oživení a zprovoznění diagnostického zařízení včetně funkčních zkoušek
15. Aktivace a zprovoznění PZS
16. Výchozí revize elektrického zařízení
17. Dodavatelské přezkoušení, přezkoušení právnickou osobou
18. Vystavení průkazů UTZ
19. Aktivace nového PZS a zahájení zkušebního provozu
20. Utěsnění kabelových vstupů do objektů
21. Upravení povrchu po výkopových, stavebních pracích, zatravnění

Součástí každé stavby jsou kontrolní prohlídky stavby, které jsou navrženy následovně:

- Kontrola dotčených inženýrských sítí po jejich odkrytí
- Kontrola dotčených inženýrských sítí a nově položené kabelizace před záhozem kabelové trasy
- Kontrola po ukončení prací na železničním svršku
- Kontrola po dokončení energetických stavebních objektů
- Kontrola před osazením rel. domku – vzdálenost od ochranných pásem
- Kontrola po osazení výstražníků a reléového domku – zejména dodržení normových vzdáleností od osy koleje, rozhledové poměry atd.

- Kontrola po osazení čidel počítačů náprav – vzdálenost od hrany přejezdu.
- Kontrola při zapnutí přejezdového zabezpečovacího zařízení
- Kontrola před převzetím stavby

Přesný časový plán návrhu kontrolních prohlídek stavby bude zpracován po dohodě mezi investorem a dodavatelem stavby v době, kdy bude znám konkrétní termín stavby a termíny realizace dílčích prací. Termíny kontrolních prohlídek stavby budou určeny na základě časového harmonogramu stavebních prací, kterou předloží dodavatel stavby zástupci investora a stavebnímu dozoru.

#### B.8.4.Schéma stavebních postupů

Charakter stavby nevyžaduje zvláštní návrh etapizace. Z hlediska účelu užívání dosavadní stavby je možné stavbu rozdělit na dvě základní části. Stavební objekty související s úpravou kolejiště, přejezdové konstrukce lze provést pouze při přerušení provozu koleje a místní komunikace přilehlé k přejezdu. Práce související s napojením přejezdové konstrukce na stávající stav, lze provést pouze za vyloučení provozu komunikace. Dokončovací práce a práce související s pokládkou kabelových tras, úpravou chodníků a montáže technologických zařízení lze provést za provozu s dodržáním příslušných bezpečnostních opatření.

V předstihu, před uzavřením přejezdu pro silniční dopravu, musí být informován správce komunikace.

#### Stavební postup č.0

Zahrnuje přípravné práce a zařízení staveniště u PZS v km 11,627, kde je rekonstrukce svršku, spodku a železničního přejezdu.

##### **1. Rozsah prací**

- a. Provádění přípravných prací a vytvoření ploch pro zařízení staveniště, předzásobení stavebním materiálem.
- b. Přesné vytýčení stávajících inženýrských sítí v místě stavby, které během výstavby nesmí být narušeny.
- c. Zahájení překládky inženýrských sítí
- d. bude položena vazební kabelizace v úseku Příkazy – Skrbeň
- e. zahájení prací na montáži nové technologie (nový RD, výstražníky apod.)
- f. Bude zřízeno obratiště

##### **2. Délka stavebního postupu**

10 dnů

##### **3. Vyloučení dopravy**

Práce lze provádět bez vyloučení železničního provozu a bez vyloučení silničního provozu.

##### **4. Odstavení mechanismů**

Na pozemku SŽDC přilehlém k přejezdu.

##### **5. Přístup ke staveništi**

Přilehlou komunikací k přejezdu

#### Stavební postup č. 1

Zahrnuje veškeré hlavní stavební úpravy související s SO rekonstrukce přejezdu v km 11,627.

**1. Rozsah prací**

- a) Dojde k přepojení ze staré kabelizace na novou Příkazy – Skrbeň, jelikož SO01-03 je v kolizi se stávajícím TK, který je zakreslen orientačně dle dostupných podkladů SŽDC
- b) Demontáž stávající přejezdové konstrukce, demolice stávajícího nástupiště, demolice stávajícího přístřešku, demontáž stávající technologie PZS (výstražníky, RM a pod.)
- c) Dokončení překládek inženýrských sítí
- d) Snesení stávajícího kolejového roštu (odvoz dle instrukcí investora)
- e) Odstranění stávajícího šterkového lože vč. zeminy pro sanaci žel. spodku
- f) Pokládka kabelových chráničků v místě zemního tělesa žel.spodku a komunikace
- g) Odvodnění a sanace žel. spodku
- h) Zřízení železničního svršku, včetně směrového a výškového vyrovnání koleje pro napojení na stávající stav
- i) Osazení přejezdové konstrukce, chodníku a napojení na stávající stav včetně úprav přilehlých komunikací
- j) Vybudování nového nástupiště včetně osvětlení, vybudování přístřešku pro cestující
- k) Dokončení pokládky vazební kabelizace úseku Skrbeň – Olomouc Řepčín

**2. Délka stavebního postupu**

21 dnů

**3. Vyloučení dopravy**

Práce budou prováděné za kompletního vyloučení provozu koleje a přilehlé silniční komunikace

**4. Odstavení mechanismů**

Na pozemku SŽDC přilehlém k přejezdu

**5. Přístup ke staveništi**

Kolovými vozidly po místní komunikaci přilehlé k přejezdu

**6. Jízdy vlaků**

Vyloučení provozu sedmidenní nepřetržitá výluka traťové koleje v úseku Příkazy – Olomouc Řepčín

**Stavební postup č. 2**

Zahrnuje veškeré stavební a montážní práce související s realizací zabezpečovacího zařízení a dokončovacími pracemi na přejezdu v km 11,627.

**1. Rozsah prací**

- a. Veškeré práce související s pokládkou kabelů - PS 01 (včetně montáže místní technologie do RM)
- b. Dokončovací práce napojení komunikace na stávající stav
- c. Montáž technologického zařízení PS 02, SO07
- d. Montáž technologie PS 02 do RD
- e. Dokončovací práce

**2. Délka stavebního postupu**

7 dnů

**3. Vyloučení dopravy**

Práce budou prováděny za plného provozu žel. dopravy. Na silniční komunikaci bude provoz probíhat s omezením přechodného dopravního značení přejezdu.

**4. Odstavení mechanismů**

Na pozemku SŽDC přilehlém k přejezdu

**5. Přístup ke staveništi**

Kolovými vozidly po místní komunikaci přilehlé k přejezdu

**6. Jízdy vlaků**

Dokončovací práce za provozu s omezením z důvodu navázání na stávající technologie.

**POŽADAVKY NA VÝLUKY DOPRAVY**

Bez požadavků na výluky.

**I. Bez omezení vlakové a silniční dopravy**

- vše související s pokládkou kabelů PS 01
- vše související s realizací přípravných stavebních prací v rámci SO 07
- montáž technologického zařízení PS 02
- práce související s montáží základu reléového domku na PZS v km 11,627
- montáž technologie PS 02 do RD
- dokončovací práce, stavební a terénní úpravy
- Přesné vytýčení stávajících inženýrských sítí
- Zahájení překládky inženýrských sítí

**II. S dopravním opatřením dle prací na jednotlivých zab. zařízeních železnice**

- úprava DK v žst. Olomouc - Řepčín
- stavební a montážní práce v rámci SO 07 spočívající v rekonstrukci elektrické přípojky pro nově vybudovaný přejezd v km 11,627.

**V době nepřetržité traťové výluky**

- práce na stavební úpravě přejezdu včetně železničního svršku a spodku, konstrukce
- práce na úpravě povrchu
- úprava navazujících komunikací, výstavba nástupiště i navrženého přístřešku

**III. Uzávěra komunikace**

Během provádění rekonstrukčních prací na přejezdu v km 11,627 navrhujeme celkovou uzávěru přejezdu z důvodů dodržení stavebních a technologických postupů resp. pro dosažení maximální kvality díla.

Omezení resp. vyloučení železniční dopravy navrhujeme v rozsahu:

- |   |        |
|---|--------|
| - přípravné práce za provozu s omezením rychlosti   | 3 dny  |
| - rekonstrukční práce za výluky                     | 21 dní |
| - dokončovací práce za provozu s omezením rychlosti | 7 dnů  |

Silniční provoz u PZS v km 11,627 doporučujeme omezit resp. uzavřít v rozsahu:

- rekonstrukční práce za výluky

21 dní

Nové dopravní značení přejezdu je zakresleno ve výkresové části PS01 části D této dokumentace. V rámci omezení provozu bude provedené dopravní opatření ze strany uživatelů komunikace schváleno určenými orgány. Přesné dny výluk předloží zhotovitel k projednání a odsouhlasení se SŽDC pro zajištění náhradní dopravy a oznámí vedení obecního úřadu obce Skrbeň v dostatečném předstihu pro informování obyvatel obce o silniční uzavěře a výluce železniční dopravy na přejezdu.

#### B.8.5.Bilance zemních hmot

Vyzískaná zemní hmota bude uložena na skládku, kterou si zvolí zhotovitel stavby po dohodě s MÚ odbor ŽP.

### **B.9 Celkové vodohospodářské řešení**

Dokumentace neřeší výstavbu nových vodohospodářských objektů. Srážkové vody ze zpevněných ploch budou pomocí příčného a podélného sklonu svedeny do stávajícího železničního příkopu.

Vypracoval: Tomáš Brhel

Dne: 9/2020