

B.1 Souhrnná technická zpráva

O b s a h

B.1.1 Popis stavby a její koncepce	2
B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby	19
B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech	19
B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech	20
B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů	21
B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL.....	22
B.1.2.5 Územně technické podmínky.....	22
B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách	23
B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací.....	23
B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí	23
B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem.....	23
B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby.....	23
B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie	24
B.3 Vliv stavby na životní prostředí	24
B.4 Odolnost a zabezpečení stavby, BOZP	24
B.5 Odpadové hospodářství.....	24
B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby	24
B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání.....	24
B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace ..	25
B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí	25
B.10 Civilní ochrana.....	26
B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí.....	26
B.12 Organizace výstavby.....	26

B.1.1 Popis stavby a její koncepce

a) zdůvodnění výběru stavebního pozemku

Jedná se o rekonstrukci stávajících kolejí a výhybek žel. stanice, resp. navazujících traťových kolejí, s navazujícími zařízeními žel. dopravní cesty (trakční vedení, zabezp. a sděl. zařízení, silnoproudé rozvody, osvětlení a elektrický ohřev výhybek) na trati č.321, Český Těšín–Ostrava Svinov/Polanka nad Odrou (TÚ 2561).

Rekonstruované zhlaví železniční stanice a přiléhající koleje traťového úseku jsou vytrasovány na stávajícím drážním tělese, tzn. na pozemcích SZDC, s.o. a ČD a.s.

b) zhodnocení staveniště

Území stavby se nachází v rovinatém terénu, poměrně dobře přístupném z místních komunikací. Hlavní stavební práce budou prováděny v ose koleje.

c) zásady urbanistického, architektonického začlenění stavby do území, její vzhled a výtvarné řešení

Vzhledem k době, po kterou je tato železniční trať v nezměněné trase využívána, lze ji označit za nedílnou součást stávajícího území. Umístění stavby je dáno stávajícím situováním a polohou drážního tělesa a hranicí dráhy.

d) zásady technického řešení

D.1.1 Staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-28-01 Žst.Ostrava Vítkovice – staniční zabezpečovací zařízení

Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

Výchozím stavem jsou Zadávací podklady této stavby, stávající stav žst. Vítkovice a návazných traťových úseků a záznamy z porad.

Řešení úprav zabezpečovacího zařízení

PS 03-28-0.1.1 Žst.Ostrava Vítkovice – definitivní staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-28-0.1.1.1 Žst.Ostrava Vítkovice – definitivní staniční zabezpečovací zařízení – kolejiště SZDC

Vzhledem k značnému rozsahu změn kolejiště, stavu a stáří RZZ (45 roků) se zastavenou výrobou některých prvků zabezpečovacího zařízení původního typu, ale především nemožností používat některé prvky po rekonstrukci SZZ z důvodu platných norem a předpisů (50 Hz KO, 1f přestavníky, prvky ovládacího stolu, typy relé, aj.) bude celá stanice zabezpečena novým elektronickým SZZ 3. kategorie.

Nové výhybky s čelistovými závěry budou zabezpečeny rozřeznými elektromotorickými přestavníky se žlabovými pražci. Na sudém zhlaví stávající výhybky s hákovými závěry budou rovněž zabezpečeny rozřeznými elektromotorickými. Stávající kolejový obvod V23,26 na sudém zhlaví bude rozdělen na dva kolejové obvody z důvodu umožnění variantních jízdních cest. V celé žst. budou všechna návěstidla nahrazena návěstidly novými, rovněž bude vybudována nová kabelizace. Nová stavědlová ústředna se umístí v 1.NP v místnosti bývalé telefonní ústředny. Baterie s dobíječem se umístí v 1.PP v bývalé místnosti kyselé akumulátorů.

Vjezdová návěstidla ve směru od Ostrava Kunčice (L, 2L) budou vysunuta z důvodu úpravy umístění trakčního dělení o cca 15m.

Kapacitní údaje stavby

Elektromotorické přestavníky	14 ks
Návěstidla světelná hlavní	13 ks
Návěstidla světelná seřaďovací	9 ks
Kolejové obvody přímé	8 ks
Kolejové obvody rozvětvené	9 ks

PS 03-28-0.1.1.2 Žst.Ostrava Vítkovice – definitivní staniční zabezpečovací zařízení – vlečkové kolejiště

Změna konfigurace na kolejišti SŽDC a na kolejišti vlečky vyvolává úpravy zabezpečovacího zařízení vlečky. Hranice mezi zabezpečovacími zařízeními bude vedena mezi výhybkami č. 1/144 a na úrovni nového návěstidla SeV1.

Zruší se návěstidla SV, CDS, DL, Se4, HSe1, předvěst PřHL. Stávající návěstidlo 5.světlové se nahradí návěstidlem 3-světlovým. Nová návěstidla budou SeV1, SeV2, S9a, L9a.

Kolejové obvody budou nahrazeny počítači náprav. Kabelizace od venkovních prvků zab. zař. se ukončí ve stávající kabelové skříni KS 23. Propojení kabelů z KS 23 se stavební ústřednou na St1/Z (stavební 1Západní nádraží) bude provedeno stávajícími kabely.

Vnitřní výstroj nově ovládaných prvků vč. fiktivních návěstidel na styku drah budou umístěny na St.1/ZN.

Kapacitní údaje stavby

Elektromotorické přestavníky	2 ks
Návěstidla světelná hlavní	3 ks
Návěstidla světelná seřaďovací	2 ks
Počítače náprav – úseky	3 ks

PS 03-28-01.2 Žst.Ostrava Vítkovice – provizorní staniční zabezpečovací zařízení

PS 03-28-01.2.1 Žst.Ostrava Vítkovice – provizorní staniční zabezpečovací zařízení – kolejiště SŽDC

V rámci tohoto PS budou prováděny úpravy reléových obvodů stávajícího RZZ podle stavebních postupů. Budou prováděny ochrany a přeložky kabelů pro zajištění činnosti stávajícího RZZ. Při aktivaci nového zařízení a přepínání nových venkovních prvků na nové zařízení budou výhybky ovládány místně z výhybkářských stanovišť. Výhybkářská stanoviště na obou zhlaví budou osazena tabulí na zavěšování klíčů. Výhybky budou uzamykány výměnovými zámky. Dopravní program se předpokládá v této etapě omezit na jízdní cesty pouze po 1. a 2. koleji. Křížování vlaků bude se uskutečňovat v sousedních stanicích. Jízdy vlaků se uskuteční na přivolávací návěst.

Kapacitní údaje stavby

Tabule na zavěšování klíčů	2 ks
Výměnový zámek	24 ks

PS 03-28-01.2.2 Žst.Ostrava Vítkovice – provizorní staniční zabezpečovací zařízení – vlečkové kolejiště

V rámci tohoto PS budou prováděny úpravy ve stavědlové ústředně na St.1/ZN. Ve stavebním postupu č. 1 se jedná o vyloučení jízdy z kolejí 3-9 ve směru na zrušenou výhybku č.147. Ve stavebním postupu č. 3 budou vyloučeny jízdy za výhybku č. 139.

PS 03-28-01.2.3 Žst.Ostrava Vítkovice – provizorní stanoviště

Provozní soubor řeší dočasné umístění stavebních kontejnerů pro obsluhu reléového zabezpečovacího zařízení na obou zhlavích v žst. Ostrava Vítkovice. Kontejnery budou provedeny jako typizované. Kontejnery budou umístěny vpravo od kol.č.2, cca v km 33,260, vedle kol. spojky č.4/9 na kunčickém zhlaví, na polaneckém zhlaví pod silničním nadjezdem, v prostoru snášené výhybky č.121 a vlečkové kusé, výtažné koleje, pro dohled a obsluhu zhlaví a dočasného přechodu na provizorní nástupiště.

PS 03-28-01.3 Žst.Ostrava Vítkovice – klimatizace

V rámci tohoto PS bude provedena klimatizace dvou místností technologie zabezpečovacího zařízení – stavědlová ústředna v 1.NP a bateriová místnost v 1.PP.

Kapacitní údaje stavby

Jednotka klimatizace 2 ks

PS 03-28-02 Žst.Ostrava Vítkovice – přeložky zabezpečovacích kabelů Vítkovice Doprava

Během stavebního postupu č. 1 (příprava na SP 3) bude přeložena kabelová trasa na mostu nad ul. Místecká na vnitřní stranu k výhybce č. 44. Jedná se celkově o 6 ks zabezpečovacích kabelů. Jednotlivé kabely bude nutné prodloužit vložení kabelových vložek. Ve SP 3 se kabely přesunou zpět na vnější stranu mostu do nové kabelové trasy

Kapacitní údaje stavby

Kabelová spojka do 24 žil 6 ks

Kabelová spojka do 48 žil 6 ks

D.1.2 Traťové zabezpečovací zařízení

PS 02-28-02 Ostrava Kunčice - Ostrava Vítkovice – úprava traťového zabezpečovacího zařízení

Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

Výchozím stavem jsou Zadávací podklady této stavby, stávající stav traťového zabezpečovacího zařízení.

Řešení úprav zabezpečovacího zařízení:

V rámci této stavby budou přiloženy do výkopu kabely pro venkovní prvky centralizovaného obousměrného autobloku v úseku Ostrava Kunčice – Ostrava Vítkovice. Kabely budou položeny z kabelové místnosti do km 32,189 Př1L. Kabely v tomto km budou zapojeny do smyčky a bude na nich provedena úprava proti vnikání vlhkosti.

Kapacitní údaje stavby

Kabelizace 97,5 kmp

PS 04-28-03 Ostrava Vítkovice - odbočka Odry - úprava traťového zabezpečovacího zařízení

Výchozí stav zabezpečovacího zařízení

Výchozím stavem jsou Zadávací podklady této stavby, přípravná dokumentace stavby rekonstrukce TZZ v úseku Ostrava Vítkovice – Ostrava Svinov.

V rámci této stavby budou přiloženy do výkopu kabely pro venkovní prvky centralizovaného obousměrného autobloku v úseku Ostrava Vítkovice – odbočka Odry. Kabely budou položeny z kabelové místnosti do km 37,268 1VL, 2VL. Výstroj oddílových návěstidel a kolejových obvodů bude umístěna v žst. Ostrava Vítkovice.

Kapacitní údaje stavby

Kabelizace	160 kmp
Návěstidla	4 ks
Kolejové obvody	6 ks

D.2.1 Kabelizace (místní, dálková) včetně přenosových systémů

PS 03-14-01 Žst. Ostrava Vítkovice – úpravy traťových kabelů

Při stavbě dojde v rámci kolejových úprav a opravy mostu km 33,223 přes ul. Místeckou k dotčení metalických a optických kabelů ČD-Telematika.

Výše uvedené kabely nyní vedou na mostě v kabelovém žlabu. Kabely budou vyzvednuty z kabelového žlabu a budou uloženy do dělené chráničky Ø160mm. Chránička bude zavěšena 1m od římsy mostu. Vzhledem k možnému prověšení chráničky bude chránička zavěšena na lano, které bude fixováno pod mostem.

Po ukončení prací budou kabely s trubkami vráceny zpět na most do nového prostoru pro vedení kabelů (zde bude instalován nový kabelový žlab).

Ukončení kabelů a trasy kabelů v budově zůstane stávající.

Práce na mostní konstrukce musí být prováděny tak, aby v žádném případě nedošlo k dotčení a přerušení kabelů. Vzhledem k možnosti častých výskytů krádeží se doporučuje kabely ochránit (např. betonovými deskami u mostu, nepřístupnou trasou pod mostem, celodenní hlídání apod.).

PS 03-14-02 Žst. Ostrava Vítkovice – místní kabelizace

V rámci stavby (především nové zab. zař. a kolejové úpravy) instalovány nové VTO u vjezdových návěstidel.

Kabely budou ukončeny na stojanu ve sdělovací místnosti 1.PP zářezovou technologií. Zrušené sdělovací zařízení (stávající VTO vč. kabelizace) se demontuje a předá správci zařízení k dalšímu použití.

Do hlavní kabelové trasy bude nově položena trubka HDPE jako rezerva pro nový optický kabel pro potřeby SŽDC.

Pro potřeby provizorního zab. zař. bude provedena instalace MB telefonů vč. kabeláže k oběma stanovištím pro dozorce na obou zhlavích.

Pro potřeby DŘT bude do stávající modré trubky mezi VB a trafostanicí 22kV zafouknut nový optický kabel 6vl.

Pro potřeby EOV bude do nové trubky HDPE mezi sdělovací místností a rozvaděčem REOV2 na Kunčickém zhlaví zafouknut nový optický kabel 8vl.

Pro potřeby staničního zabezpečovacího zřízení bude k elektromagnetickému zámku na Kunčickém zhlaví doplněn VTO.

Zemní trasy a krytí kabelů bude splňovat podmínky ČSN. Ve volném terénu budou kabely uloženy s krytím 70cm, v blízkosti kolejiště v podpovrchových trasách. Chráničky pod kolejiemi budou založeny v rámci úprav železničního spodku do hloubky nejméně 1,7m. Kabelové trasy budou kryty modrou výstražnou fólií.

D.2.2 Vnitřní sdělovací zařízení (EPS, EZS)

PS 03-14-03 Žst. Ostrava Vítkovice – EPS

V žst. je ve všech prostorách rekonstruované části instalován systém EPS. Prostory nejsou vybaveny autonomním samočinným hasicím systémem (dále jen ASHS).

V rámci stavby bude do nově zrekonstruovaných technologických prostor (stavědlová ústředna, místnost baterií, náhradní zdroj, sdělovací místnost) instalován systém ASHS.

Ústředna ASHS bude připojena na nově instalovanou ústřednu EZS v objektu.

Vzhledem k tomu, že je nyní žst. obsazená a je zde 24 hod. stálá služba (výpravčí), nebude prováděn přenos informací mimo objekt. Při výběru systému je ale nutno zohlednit i možnost pro připojení na přenos na nadřízené pracoviště v případě, že bude v budoucnu stanice neobsazená (dálkově ovládaná).

Stavební úpravy v dopravní kanceláři – během úprav je třeba zařízení EPS, umístěné v dopravní kanceláři, chránit před poškozením a prachem.

PS 03-14-04 Žst. Ostrava Vítkovice – EZS

Nově budou vytípané prostory objektu střeženy systémem EZS. Systém bude navržen s ohledem na budoucí dálkové ovládání žst., tj. neobsazená stanice, s možností přenosu na nadřízené dohledové pracoviště.

Bude použita poplachová ústředna, zavedená pro použití na SŽDC, která bude sběrníková s připojitelnými expandery. Ústředna bude umístěna na stěně ve sdělovací místnosti.

Poplach bude vyhlášen sirénami, v objektu je stálá služba 24hod.

PS 03-14-05 Žst. Ostrava Vítkovice – přeložky sdělovacích zařízení

Do nové sdělovací místnosti v 1.PP bude umístěn skříňový datový rozvaděč.

Sem bude umístěno sdělovací zařízení z 1.NP:

- rozhlasová ústředna bude nahrazena novou ústřednou, kompatibilní se systémem zapojovače
- matečné kyvadlové hodiny budou zrušeny. Do RACKu budou přemístěny stávající hlavní hodiny+DCF. Zkušební přenašeč na hodiny bude zrušen.
- zařízení zapojovače
- nově zde budou umístěny aktivní prvky vč. mediakonvertorů pro optický kabel, instalovaný pro DŘT

Zařízení TRS bude zrušeno bez náhrady.

Zrušené sdělovací zařízení se demontuje a předá správci zařízení k dalšímu použití.

Ukončení kabelů na kabelových stojanech v 1.PP zůstane stávající.

V rámci přeložek sděl. zař. budou instalovány kabely pro rozhlas a hodiny na 1. a 2. nástupiště (stávající kabely jsou morálně a technicky zastaralé).

Provizorní přeložky (provizorní dopravní kancelář) – pro potřeby provizorní DK bude přeložen ovládací pult rozhlasu, zapojovač, náhradní zapojovač a MB telefon. Po zprovoznění nové DK bude zařízení přemístěno zpět.

V rámci přesunutí PC inf. zař. bude provedena úprava přípojných kabelů od dvou tabulí informačního zařízení, umístěných ve vestibulu žst.

D.2.3 Informační zařízení (kamerový systém)

PS 03-14-06 Žst. Ostrava Vítkovice – kamerový systém

V žst. Ostrava-Vítkovice bude nově instalován systém CCTV. Předpokládá se z umístění vždy jednou páru kamer pro každou hranu nástupiště.

Kamerový systém bude využívat v maximální míře IP komponent, žádoucí je rovněž maximální integrace s budoucím přenosovým zařízením SDH (jedna produktová platforma). Vzhledem k větším vzdálenostem IP kamer od aktivních prvků bude preferováno použití optické kabeláže a příslušných mediakonvertorů, pro napájení kamer a vyhřívání krytů venkovních kamer bude nutno rovněž přiložit samostatné NN kabely. Přenos videosignálu bude zajištěn pomocí přípojných optických kabelů do digitálního záznamového zařízení (záznam na 7 dní), umístěného v RACKu ve sdělovací místnosti. V dopravní kanceláři bude umístěn monitor pro CCTV. Kamery budou v provedení IP, antivandal.

D.3.1 Dispečerská řídicí technika (DŘT)

SO 03-05-01 Žst. Ostrava Vítkovice, úprava DŘT v žst. Ostrava Vítkovice a na ED Ostrava

V současné době je na elektrodispečinku (ED) v Ostravě v provozu automatizovaný systém dispečerského řízení, ze kterého jsou řízena energetická zařízení podél stávajících elektrizovaných tratí v působnosti elektrodispečera na ED Ostrava.

V žst.Ostrava Vítkovice (dopravní kancelář) je v provozu stávající telemechanika TECOMAT NS-950. Komunikace s ED Ostrava probíhá pomocí dálkového metalického kabelu. Napájení telemechaniky Tecomat je 230V AC z rozvaděče RP1. Napájení servisní zásuvky je 230V AC z rozvaděče RP1. Zařízení Tecomat koncentruje povely a signály z technologie R22kV, R6kV, RH a DOÚO. Používaná telemechanika již svými parametry nevyhovuje požadavkům na ústřední řízení. Výroba těchto zařízení skončila v roce 2006. S ohledem na to, že zařízení je již nerozšiřovatelné a provozuje se na mezi životnosti, navrhujeme po konzultaci s SEE Ostrava modernizovat ústřední řízení v žst.Ostrava Vítkovice včetně změny v umístění, a to do trafostanice R22kV.

Cílem dodávky doplnění DŘT a řídicího systému na ED Ostrava je rekonstrukce ústředního dálkového řízení v žst.Ostrava Vítkovice telemechanickým zařízením PLC a integrace ústředního dálkového řízení výše uvedeného technologického objektu do systému dispečerského řízení na ED Ostrava.

Komunikace s technologickým objektem stavby, ústředně ovládaným telemechanickým zařízením PLC , bude probíhat po datovém izolovaném Ethernetovém kanálu - komunikační protokol dle IEC 60870-5-104. Součástí dodávky je oživení a nastavení přenosových sítí směrem k ústředně ovládanému objektu.

V rámci programového vybavení řídicího systému je řešeno rozšíření a úprava aplikačního programového vybavení tak, aby bylo umožněno ústřední ovládání žst.Ostrava Vítkovice z ED Ostrava.

Provozní soubor řeší komplexně ÚDRŽ na ED Ostrava ve vazbě na PS DŘT Ostrava Vítkovice. Navrhovaný řídicí systém je určen pro centrální dispečerské řízení technologických celků, s možností dálkového ovládání. Pro dispečerskou obsluhu vytváří integrovaný nástroj sledování a vyhodnocování technologických dějů, současně poskytuje prostředky pro dálkové řízení důležitých zařízení v technologické síti.

E.1.1 Železniční svršek a spodek

SO 03-16-01 Žst. Ostrava Vítkovice - železniční spodek

Železniční stanice Ostrava Vítkovice leží na celostátní trati s rychlostí do 120 km/h. Rozsah rekonstrukce je vymezen staničením km 32,645 - 33,450 trati Opava východ - Český Těšín. Rekonstrukce žel. spodku proběhne v celém rozsahu, kde bude provedena rekonstrukce železničního svršku.

V obou traťových kolejích a všech stavbou dotčených staničních dopravních kolejích je navržena jednotná skladba rekonstrukce pražcového podloží typu P/F1 se šterkovým ložem fr. 32/63 tl. 350mm pod pražci, s podkladní vrstvou ze šterkodrti frakce 0/32 tloušťky 200 mm a zlepšení zemní pláně v tloušťce min. 350 mm po zhutnění.

Zesílená konstrukce pražcového podloží je navržena u mostů v km 33,065 a 33,252. U trubního propustku v km 32,650 se ZKPP nezřizuje. Skladba ZKPP je navržena jednotná pro všechny rekonstruované koleje a to typu Z/D1 se šterkovým ložem fr. 32/63 tl. 350mm pod pražci, s podkladní vrstvou z minerální směsi frakce 0/32 tloušťky 350 mm a stabilizovanou zeminou z centra, tloušťky 450 mm po zhutnění.

U rekonstruovaných vlečkových kolejí bude v místech větších zdvihu do spodní částí konstrukce žel. spodku použit výzisk z kolejového lože a následně bude provedena konstrukční vrstva ze šterkodrti 0/32 v mocnosti 0,15 m. V místech bez významného zdvihu bude provedena pouze konstrukční vrstva ze šterkodrti 0/32 v mocnosti 0,15 m.

Odvodnění traťové kolej č. 1 je jednotně odřezem pláně na svah, kde u paty svahu bude provedena rekonstrukce nezpevněného příkopu. Kolej č. 2 bude odvodněna trativodem se spádem proti směru staničení a bude ve dvou místech příčným svodem vyvedena do příkopu u koleje č. 1. Rekonstrukcí dotčené staniční koleje jsou odvodněny soustavou trativodů s odvodněním do retenční nádrže a vsakovací jímky v km 33,368, která je situována v prostoru skupiny rušených kolejí. Dokumentace rovněž počítá s obnovou stávajícího zpevněného příkopu u levostranného svahu zářezu v km 33,263 - 33,500 z nového materiálu.

Vlečkové koleje jsou odvodněny do vsakovacích žeber u těchto kolejí. Součástí SO je rovněž rekonstrukce opěrné zídky délky 42m mezi vlečkovými kolejemi ArcelorMittal Ostrava a VÍTKOVICE Doprava.

SO 03-17-01 Žst. Ostrava Vítkovice - železniční svršek

Předmětem stavebního objektu je rekonstrukce části traťových kolejí v úseku žst. Ostrava Kunčice - žst. Ostrava Vítkovice a kunčického zhlaví žst. Ostrava Vítkovice, která umožní zvýšení rychlosti na 120 km/h. Traťové koleje budou rekonstruovány od km 32,645 novým materiálem z kolejnic tvaru UIC 60 (na železobetonových pražcích B91 s hmotností nad 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění svěrkami Skl 14 (upevnění W 14) s rozdělením pražců „u“. Rovněž všechny výhybky vkládané do hlavních kolejí (1, 2, 3, 4, 5, 6 a 7) budou nové, tv. žel. svršku UIC 60 na betonových pražcích.

Rekonstrukcí dotčené části předjízdnych kolejí na kunčickém zhlaví budou rekonstruovány z nového svrškového materiálu z kolejnic tvaru S49 (na železobetonových pražcích B91 s

hmotností nad 300 kg pro pružné bezpodkladnicové upevnění svěrkami Skl 14 (upevnění W 14), s rozdělením pražců „u“. Výhybky vkládané do těchto kolejí budou tvaru S49 druhé generace na betonových pražcích. Všechny výhybky a koleje budou svařeny, bude zřízena BK. Mostní konstrukce bude chráněna vložením dilatačního zařízení (KMDZ). Všechny výhybky budou nové na betonových pražcích s čelistovými závěry. Výhybky v hlavních kolejích budou opatřeny žlabovými pražci. Na výhybky bude instalován ohřev výměn včetně ohřevu prostorů žlabových pražců.

Konfigurace Kunčického zhlaví je navržena s ohledem na zachování požadovaných užitečných délek dopravních kolejí (min. 750m). Osová vzdálenost kolejí č. 1, 2, 3 a 4 je 5,0 m.

Vjezdy do kolejí č. 3 a 4 jsou navrženy na rychlost 60 km/h a budou provedeny pomocí výhybek č. 7 a 5 typu J60-1:12-500. Spojka mezi traťovými kolejemi č. 2 a 1 je navržena výhybkami č. 4 a 6 typu J60-1:12-500, pro rychlost 60 km/h. Spojka mezi traťovými kolejemi č. 1 a 2 bude provedena výhybkami č. 2 a 3 typu J60-1:11-300 a je navržena pro rychlost 50 km/h, je umístěna v přímé před mostem v km 33,223. Odbočení na vlečku Vítkovice Doprava a.s. z koleje č. 2 je navrženo výhybkou č.1, typu Obl-o60-1:9-300 (2244,000/346,438) vloženou do oblouku bez převýšení R=2244 m s napojením na novou výhybku č.144 typu J49-1:9-300.

Propojení na vlečkovou kolej VÍTKOVICE Doprava a.s. je provedeno výhybkou č.8 typu J49-1:11-300 s napojením na novou výhybku č. 143 typu J49-1:9-300.

GPK ve vlečkové koleji ArcelorMittal Ostrava a.s. je navržena na rychlost 50 km/h a v kolejích VÍTKOVICE Doprava a.s. je navržena na rychlost 40 km/h. Z důvodů zdvihu nivelety kolejí na mostní konstrukci bude stávající svršek rozebrán do kolejových polí, snesen a znovu použit.

Na Svinovském zhlaví bude výhybka č. 121 zrušena a nahrazena kolejovým polem dl. 25 m.

V rámci stavby budou dále sneseny následující koleje a výhybky – staniční koleje SŽDC č. 108, 110, zbývající část koleje č.106, manipulační kolejiště vlečky Vítkovice doprava, a.s. – koleje č.112, 114, 116, 116a, 106a a výhybky SŽDC č.1, 2, 3, 4, 6, 9, 10, 103, 105a/b, 107, 112, 116, 117, 118, 119a/b, 121, výhybky vlečky Vítkovice Doprava a.s. č.43, 44, 45, 108, 111, 114, 115, B(148), C(149), D(147), výhybka č.46 vlečky ArcelorMittal Ostrava a.s. U kolejí a výhybek v majetku SŽDC, s.o. se uvažuje s jejich převozem na demontážní základnu a demontáží do součástí a dále s úpravou terénu v místě rušeného kolejiště.

Stavební náklady spojené s rušením manipulačních kolejí č.112, 114, 116, 116a, 106a a výhybek č.108, 111, 114, 115 Vítkovice Doprava, a.s. a následnou rekultivací kolejiště, budou financovány na náklady vlastníka kolejiště.

SO 03-17-02 Žst. Ostrava Vítkovice - výstroj trati

Obsahem tohoto stavebního objektu je instalace prvků výstroje trati v rozsahu rekonstrukce železničního svršku. Dokumentace je zpracována v souladu s předpisem SŽDC M21 „Předpis pro staničení železničních tratí“ a předpisem SŽDC D1 „Předpis pro používání návěstí při organizování a provozování drážní dopravy“ vč. vydaných změn.

Podle nového kolejového řešení budou osazeny tyto prvky výstroje: rychlostníky, staničníky, hektometry, skloníky a tabule s názvem stanice.

Stávající výstroj trati bude odstraněna (rychlostníky, předvěstníky, skloníky, hektometry, atd.) a uložena jako příslušný odpad na skládku. Zpětné využití vyzískaného materiálu se nepředpokládá.

E.1.4 Mosty, propustky, zdi

SO 03-19-01 Žst. Ostrava Vítkovice - železniční propustek v km 32,650

Stávající stav

Jedná se o trubní propustek DN800mm, šířka propustku cca 18m, který převádí vody z trativodního potrubí zaústěného do vtokové šachty vpravo trati. Voda je odváděna pod dvěma kolejemi vlevo trati. Vlevo je propustek zakončen kolmým čelem s křídly a výtokem na terén do příkopu, vpravo pak ŽB vtokovou šachtou. Nosnou konstrukci tvoří ŽB prefa. trouby, které jsou uloženy na bet. lůžku a obetonovány.

Do propustku na vtokové straně jsou zaústěna přes vtokovou šachtu trativodná potrubí odvodnění spodku. Jiné přítoky do prostoru šachty nebyly zaznamenány. Trouba vykazuje vlivem stáří a působení klimatických podmínek poškození v profilu, kdy dochází k obnažování výztuže a následné korozi. Dále dle průzkumu vykazuje propustek místní poškození betonových částí jak v profilu propustku, tak na vtokové šachtě a výtokovém čele.

Navržené řešení

V návaznosti na navržené řešení žel. spodku je možné propustek zrušit, provést napojení nových trativodů do nové šachty budované v rámci žel. spodku, projít pod kolejemi na druhou stranu a napojit se do podélného trativodu a otevřeného příkopu podél žel. tělesa. Navrhované zrušení propustku bylo odsouhlaseno OŘ Ostrava s tím, že potrubí, které ústí do propustku už prakticky neplní svou funkci.

Zrušení propustku je navrženo následujícím způsobem: odstranění konstrukcí při provádění žel. spodku, odstranění šachty, čela a konstrukce propustku (žb. trouby), (části základů čela a šachty zůstanou zachovány), provedení nových vrstev žel. spodku a položení žel. svršku. Při provádění objektu bude nutno provést zapažení mezi kolejemi č.1 a 2 po dobu vybourání konstrukcí.

Po dobu demolicie objektu budou jednotlivé sítě vedoucí přes objekt vyvěšeny a následně položeny v nové kabelové trase dle koordinace s vedením kabelové trasy.

SO 03-19-02 Žst. Ostrava Vítkovice - železniční most v km 33,065

Stávající most o jednom otvoru, převádějící trať přes vodní tok. Jedná se o deskový most kolmé světlosti 4,470m. Nosnou konstrukci tvoří železobetonové prefabrikované desky šířky 1m, rozpětí 5,07m, tl. 650 mm. Spodní stavba je betonová. Most je situován na zhlaví žst. Ostrava Vítkovice a převádí 2 traťové a 3 vlečkové koleje přes vodní tok. Most je přesypaný a bez zábradlí. Výška přesypávky je vlevo cca 4,5m a vpravo cca 3,3 m. Pod mostem je konstrukce pro uložení potrubí tlakového vedení a kontrolní lávka. Uvnitř mostu jsou tlaková vodovodní vedení osazena na pref. železobetonové trámy. Na tyto trámy jsou uloženy železobetonové desky kontrolní lávky. Rok výstavby je 1965.

Vzhledem ke stavu objektu, novému kol. řešení, výšce přesypávky a požadované zatížitelnosti, se navrhuje zachování objektu. Předpokládá se rekonstrukce objektu, která zahrnuje otryskání nosné konstrukce a spodní stavby, reprofilace a sanace nosné konstrukce, spodní stavby, konstrukce čel, říms a křídel. Budou osazena zábradlí na římsách. Dilatační spáry budou sanovány. Železobetonové desky kontrolní lávky u vtoku a výtoku budou vyrovnány, chybějící deska lávky bude doplněna.

SO 03-19-03 Žst. Ostrava Vítkovice - železniční most v km 33,223

SO 03-19-03.1 Žst. Ostrava Vítkovice - železniční most v km 33,223

Stávající most o 5 polích převádí 2 traťové a 2 vlečkové koleje přes komunikaci 1. třídy a tramvajovou trať. Nosná konstrukce je tvořená prostými předpjatými nosníky různých délek.

Celkem je na mostě 129 nosníků sestavených do jednotlivých dilatujících částí dle uspořádání kolejí. Vzhledem k šikmosti a částečně vějířovitému uspořádání se rozpětí pohybuje mezi 8,5-14,5 m. Spodní stavba je železobetonová plošně založená.

Stávající předpjaté nosníky a základové spáry pilířů nevyhovují svou zatížitelností na požadované zatížení a je nutné jejich zesílení. Navýšení zatížitelnosti nosné konstrukce se provede nadbetonováním spřažené železobetonové desky tl. 0,25 m. Spodní stavba pilířů se podchytí tryskovou injektáží hloubky 0,75 m pod základovou spárou.

Na desce budou vybetonovány nové stěny kolejového lože a římsy, na které se osadí ocelové zábradlí. Současně dojde k nadvýšení závěrných zídek a křídel opěr.

Všechna ložiska budou sanována, bude provedena obnova odvodnění a celková povrchová sanace betonu.

SO 03-19-03.2 Žst. Ostrava Vítkovice – provizorní zabezpečovací zařízení tramvajové trati

Na tramvajové trati bude po dobu rekonstrukci železničního mostu přes ul. Místeckou probíhat v délce cca 120 m obousměrný jednokolejný provoz. Na obou koncích jednokolejného úseku (směr Ostrava Hrabůvka a směr Ostrava Vítkovice) bude stávající dvoukolejná trať provizorně sloučena resp. rozdělena do stávající dvoukolejné tratě, a to dvěma vloženými tramvajovými výhybkami, ovládaných elektromotorickým přestavníkem.

Na obou stranách provizorního jednokolejného úseku bude instalováno tříznakové návěstidlo. Ovládání bude v základním stavu probíhat jízdou tramvaje, jako záložní bude možnost dálkového ovládání signalizace ze stanoviště řidiče tramvaje ovládacím prvkem. Při úplném selhání systému budou semaforey ovládány ručně místní obsluhou. Tramvaje budou projíždět jednokolejným úsekem sníženou rychlostí tak, aby byly schopny zastavit na vzdálenost, na kterou mohou řidiči vidět a to nejen pro případ selhání řízení nebo nerespektování signálů návěstidla, ale zejména proto, že trať povede pod staveništěm. Součástí systému bude rovněž kamerový dohled nad vjezdy do jednokolejného úseku.

Kapacitní údaje stavby

Elektromotorické přestavníky	2 ks
Návěstidla světelná	2 ks

SO 03-19-03.3 Žst. Ostrava Vítkovice – provizorní úprava tramvajové trati

V rámci rekonstrukce mostu přes Místeckou ulici bude potřeba dočasně přerušit provoz na koleji bližší silniční komunikaci dvoukolejné tramvajové trati, která je vedena pod mostní konstrukcí. Při rekonstrukci mostu bude tramvajový provoz převeden pouze na pravou kolej ve směru od Vítkovic. Sousední kolej (u vnitřní opěry mostu) bude rozebrána. Převedení provozu je navrženo oboustranně pomocí kolejového „S“, které je konstrukčně vytvořeno vložením výhybky tv. J NP4 15° na dřevěných pražcích do obousměrně provozované koleje, ve vzd. cca 15 m od mostní konstrukce a směrovým obloukem o poloměru 30 m do přerušené koleje. Provoz na jednokolejném úseku trati bude řízen semaforey. Po dokončení rekonstrukce mostu bude kol. propojení odstraněno, vloží se zpět kolejová pole a dotčený úsek tramvajové trati bude uveden do původního stavu.

SO 03-19-03.4 Žst. Ostrava Vítkovice – provizorní úprava trakčního vedení tramvajové trati

Z důvodu stavebních prací na železničním mostě přes ulici Místecká, bude nutné zajistit provoz na provizorní jednokolejné tramvajové trati procházející pod tímto mostem vytvořením vyloučením jedné koleje v místě rekonstrukce.

Na trati o délce cca 120m bude probíhat obousměrný jednokolejný tramvajový provoz. V rámci tohoto stavebního objektu bude sjízdnost na začátku a konci zajištěna osazením pomocného lana Fe pro zajištění polohy trolejového vodiče, přikotveného k výložníkům sousedního stožáru, v rámci úprav budou tyto výložníky vyměněny za nové, v plastovém provedení. Při stavební činnosti dojde k přerušení napájecích kabelů před mostem, v rámci tohoto SO bude osazena nová kabelová skříň s výzbrojí a zřízen nový napájecí bod.

E.1.9 Kabelovody, kolektory

SO 03-15-04 Žst. Ostrava Vítkovice – kabelovod

Stavební objekt řeší přechod kabelů pod kolejištěm (koleje č. 1 a 3, 2, 4) - přechod bude řešen protlakem, kde budou osazeny kabelové chráničky pro sdělovací, zabezpečovací a silnoproudé kabelové vedení.

Kabelovod bude proveden od vstupní šachty Š1 u výpravní budovy z typizovaných multikanálů a bude ukončen v šachtici Š2 odkud bude provedeno napojení na stávající kabelovod v 1. nástupišti (u výpravní budovy). Stavební jáma pro šachtu Š2 bude použita jako startovací jáma pro provedení protlaku, mezilehlá jáma a šachta Š3 bude provedena v ostrovním nástupišti; protlak bude ukončen po překonání kolejiště v šachtě Š4. Ze šachty Š3 budou provedeny chráničky směřující k sloupu zastřešení.

Od šachtice Š2 (v 1. nást. u V.B.) bude provedeno napojení na stávající kabelovod, který je veden v nástupišti. Kabelovod bude proveden v celkové délce 59,0m.

E.2 Pozemní stavební objekty

SO 03-15-01 Žst. Ostrava Vítkovice – stavební úpravy VB

Stavební objekt řeší stavební úpravy místností pro umístění technologického zařízení.

Sdělovací a zabezpečovací zařízení včetně náhradních zdrojů (baterie) budou umístěny ve výpravní budově v žst. Ostrava Vítkovice. Výpravní budova je v současnosti v majetku České dráhy a.s.; ve správě RSM Olomouc.

Předmětem stavebního objektu jsou stavební práce v místnostech, kde bude osazováno nové technologické zařízení – baterkárna, dopravní kancelář, místnost kabelových uzávěrů, stávající reléová místnost. S ohledem na nově osazované technologické zařízení, jeho životnost a citlivost na prach a vlhkost, budou v jednotlivých místnostech provedeny stavební práce, které zajistí prodloužení životnosti zařízení a nastaví optimální podmínky pro jejich provoz. Jedná se zejména o výměnu elektroinstalačních rozvodů, následné opravy omítek a výměnu nášlapných podlahových vrstev.

Součástí stavebního objektu je provedení nové přípojky, která bude vedena ze záskovového rozvaděče ze stávající trafostanice (na 1. nástupišti); kabel bude veden z trafostanice stávajícím kabelovodem, dále nově navrhovaným kabelovodem a dále 1.P.P. V.B.. Přípojka bude napájet technologické zařízení v dopravní kanceláři.

Stavebními úpravami budou dotčeny prostory o velikosti - 197,40m³

SO 03-15-02 Žst. Ostrava Vítkovice – stavební úpravy místností pro umístění technologie

Stavební objekt řeší stavební úpravy místnosti pro umístění technologie zabezpečovacího zařízení. Zabezpečovací zařízení (stavědlová ústředna) bude umístěna v 1.N.P. (místnost telefonní centrály). Stavební úpravy zahrnují novou elektroinstalaci, zapravení omítek, zvýšení únosnosti podlahy a provedení nových nášlapných ploch.

V současnosti je v místnosti umístěna část sdělovacího zařízení, která bude stavbou vymístěna do 1.N.P. (místnost kabelových uzávěrů).

Stavebními úpravami budou dotčeny prostory o velikosti - 189,35m³

E.3.1 Trakční vedení

SO 03-01-01 Žst. Ostrava Vítkovice - trakční vedení

Rozsah rekonstrukce trakčního vedení bude odpovídat rozsahu úprav železničního svršku a spodku (cca km 32,6 – 33,5) , zbývající část žst. Ostrava Vítkovice zůstane bez úprav trakčního vedení, v části bez úprav se pouze vymění motorové pohony a odpojovače 3A, 411, 412. Rekonstrukce bude provedena stejnosměrnou proudovou soustavou 2 DC 3kV IT pro provozování drážní dopravy závislou trakcí v souladu s požadavky platných technických norem a předpisů. Svislé řetězovkové trakční vedení v dotčeném úseku bude realizováno v parametrech pro maximální rychlost 160km/h v hlavních kolejiích.

Typy stožárů, přístrojů a dalších armatur budou upřesněny v dalším stupni dokumentace.

E.3.4 Ohřev výměn

SO 03-06-06 Žst. Ostrava Vítkovice - EO V

SO 03-06-06.1 Žst. Ostrava Vítkovice - EO V - kolejiště SŽDC

Stávající 14ks EO V, na stávajících výhybkách dotčených stavbou, bude demontováno vč. rozvaděče RL2.

V rámci nového EO V na kunčickém zhlaví bude vybudován nový rozvaděč R-EO V2, který bude napojen novými kabely z rozvodny nn na 1.nástupišti. Nové EO V bude instalováno na 8 ks výhybek (č.1-č.8) o celkovém příkonu 55kW. Ovládání EO V bude napojeno na stávající systém řízení EO V ovládaný z ED Ostrava. Čidla teploty a vlhkosti budou umístěny na zhlaví. Ovládání bude propojeno optickým kabelem, který bude v vybudován v rámci sdělovací techniky.

Provedení R-EO V2 bude dle souhlasu SSZT proudovými chrániči (RCD). Při použití RCD bude R-EO V2 v provedení oceloplechového pilířového rozvaděče. Hranice rozdělení kolejiště SŽDC a správce vlečky je na konci výhybky č.1 a výhybky č.8. Ostatní kolejový prostor mezi těmito výhybkami je v majetku správce vlečky.

SO 03-06-06.2 Žst. Ostrava Vítkovice - EO V - vlečkové kolejiště

Nové EO V bude vybudováno na výhybkách č.143, 144 a 148, které budou v majetku firmy Vítkovice Doprava a.s.. Vyzbrojení bude součástí tohoto SO a napojení bude provedeno majitelem těchto dvou výhybek Vítkovice Doprava a.s. z jeho vlastního rozvodu EO V. Hranice kolejiště vlečky je vymezená mezi konci výhybek č. 1 a č.8.

E.3.6 Rozvody VN, NN, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

SO 03-06-01 Žst. Ostrava Vítkovice - venkovní osvětlení

Nové osvětlení bude vybudováno z nových 22ks svítidel o výkonu 150W a 250W. Svítidla budou umístěny na trakčních podpěrách nebo na sklopných samostatných stožárech. Nové svítidla budou napojeny novými kabely. Napojení nových svítidel bude provedeno na stávající osvětlovací rozvod do rozvaděče osvětlení RO-2. Osvětlení bude osvětlovat hlavní kolejiště a

směrem k vlečce bude končit na konci výhybky č.1 a výhybky č.8. Ostatní prostor vlečky je osvětlen v rámci správce vlečky. Stávající osvětlení na kunčickém zhlaví bude demontováno.

SO 03-06-02 Žst. Ostrava Vítkovice - DOÚO

K odpojovačům (401, 402, 411, 412, 3A) ve stanici budou nataženy nové kabely. Ke stávajícím odpojovačům č.411, 412 a 3A budou přivedeny nové kabely. K novým odpojovačům č.401 a 402 na kunčickém zhlaví budou dotaženy nové kabely ze svorkovnicové skříně KS1 DOUO na VB. Umístění nových odpojovačů je závislá na poloze trakčních stožárů, řeší dokumentace trakčního vedení.

SO 03-06-03 Žst. Ostrava Vítkovice - kabelové rozvody nn

V rámci nových kabelových rozvodů bude vybudována nová kabelová skříň (KS7a) na zhlaví. Kabelová skříň bude v uzamykatelném provedení a bude obsahovat zásuvky AC 230 a 400V/50Hz včetně jištění. Nová KS bude napojena novým kabelem z rozvodny nn. V rámci rozvodů bude z rozvodny nn natažen kabel ze zajištěné sítě (RZS) do dopravní kanceláře ve VB a ukončen bude v rozvaděči RZS-DK, sloužící jen pro napojení dopravní technologie v DK).

SO 03-06-04 Žst. Ostrava Vítkovice - přeložky kabelů nn

Kabelové přeložky nn budou vytvořeny na stávajících kabelech rozvodů nn, které budou v kolizi se stavebními pracemi. Přechody kabelů pod stávajícím kolejištěm budou většinou řešeny metodou řízené mikrotuneláže. Přeložky budou provedeny na kabelových rozvodech nn, DOÚO a osvětlení. Stavební postupy na EOV se předpokládají mimo zimní období a proto bude EOV odpojeno a přeložky EOV být nemusejí.

SO 03-04-01 Žst. Ostrava Vítkovice - přeložky kabelů vn 6 kV

Kabel vn 6kV bude přeložen na mostě, na kterém se budou provádět stavební úpravy. Přechody kabelů pod stávajícím kolejištěm budou většinou řešeny metodou řízené mikrotuneláže. Po dokončení stavebních prací bude kabel vn přeložen zpět do původní trasy. Kabel vn na mostě přes ul.Místeckou bude uložen v kovové trubce, která bude obetonovaná.

E.3.7 Ukolejnění kovových konstrukcí

SO 03-01-02 Žst. Ostrava Vítkovice - ukolejnění

Podle platných technických norem a předpisů bude provedena ochrana před nebezpečným dotykem u pevných trakčních zařízení a ostatních konstrukcí v prostoru ohrožení trakčním vedením. Ukolejnění trakčních podpěr a kovových konstrukcí bude koordinováno s řešením zabezpečovacího zařízení, předpokládá se rekonstrukce ukolejnění v rozsahu nových kolejových obvodů (celá žst. O. Vítkovice).

E.3.9 Přeložky sdělovacích zařízení

SO 03-10-01 Žst. Ostrava Vítkovice – úprava sítí Telefónica O2 Czech Republic a.s.

Přeložky budou projednány a budou provedeny na základě požadavků majitele sítí tj. Telefónica O2 a.s.

E.3.10 Přeložky silnoproudých vedení jiných správců

SO 03-06-21 Žst. Ostrava Vítkovice - úpravy kabelů nn - ČEZ

Stávající kabely nn ČEZ Distribuce a.s. vedoucí pod železničním mostem na ul. Místecká budou v kolizi se stavebními pracemi při opravě mostu. Stávající kabely nn, proto budou přeloženy do nových poloh, po dobu stavebních prací na mostě. Po dokončení stavebních prací na mostě budou kabely nn nataženy do původních poloh, kde vedly před zahájením stavebních prací.

SO 03-12-21 Žst. Ostrava Vítkovice - úpravy kabelů vn 22 kV - ČEZ

Stávající trasa kabelů vn 22 kV ČEZ Distribuce a.s. vede pod železničním mostem na ul. Místecká. Při stavebních pracích na mostě bude tato trasa kabelů vn v kolizi, proto kabely vn budou přeloženy do nové trasy. Pod kolejemi budou kabely uloženy do chrániček, které budou vybudovány mikrotunelážemi. Po dokončení stavebních prací na mostě budou kabely znovu uloženy do původní polohy, kde byli před započatím stavebních prací.

Pod kolejemi v km 33,060 ve směru žst. Kunčice asi 130m od mostu nad ul. Místeckou jsou uloženy kabely vn 22 kV. Stávající kabely budou přerušeny naspojovány a protaženy v chráničkách pod kolejemi. Za kolejemi budou kabely vn 22 kV naspojovány na stávající kabely vn 22 kV. Přeložka bude definitivní.

SO 03-12-22 Žst. Ostrava Vítkovice - úprava kabelu vn - Dalkia

Pod železničním mostem na ul. Místecká vedou kabely vn 22 kV Dalkia Industry CZ, a.s. Tyto kabely vn jsou v kolizi se stavebními pracemi, proto budou tyto stávající kabely vn přeloženy do nové polohy, tak aby nebyly porušeny v průběhu stavebních prací. Pod kolejemi budou kabely uloženy do chrániček, které budou vybudovány mikrotunelážemi. Po dokončení stavebních prací na mostě budou kabely vráceny zpět do původní polohy, kde byly tyto před stavebními pracemi.

SO 03-06-22 Žst. Ostrava Vítkovice - úpravy veřejného osvětlení

Stávající osvětlovací stožáry VO u mostu, které jsou propojeny stávajícím kabelem nn, budou v kolizi se stavebními pracemi na mostě. Tyto kabely nn budou přeloženy do nových poloh. Tyto přeložky budou provedeny na obou stranách silnice, kde se nacházejí osvětlovací stožáry VO. Na mostních pilířích jsou připevněny stávající svítidla (8ks), tyto svítidla budou po dobu stavebních prací demontovány. Zpětná montáž rozvodu a svítidel na mostní konstrukci bude provedena, pokud se správci VO nepodaří najít lepší řešení spočívající v nezávislém umístění mimo mostní konstrukci. K této změně je správce VO veden opakovaným zcizováním viditelně vedených kabelových rozvodů. S možnostmi jiného řešení seznámí projektanta a investora správce VO na dalších jednání k této stavbě s tím, že náklady jiného řešení nebude správce VO uplatňovat jako náklady stavby, jen je potřebné, aby tato změna proběhla v rámci územního a stavebního řízení.

SO 03-06-23 Žst. Ostrava Vítkovice - úpravy kabelu nn DPO

Stávající kabel nn Dopravního podniku Ostrava (DPO) je veden pod mostem vedle tramvajových kolejí. Tento kabel nn bude v kolizi se stavebními pracemi na mostě. Stávající kabely budou u trolejového sloupu (tramvaje) č. 102.3 napojeny do nové kabelové skříně v provedení plastového pilíře v provedení antivandal. Z této kabelové skříně se napojí stejné zařízení, které je u trolejového sloupu č. 102.6. Po dokončení stavebních prací bude uložen do

stejně polohy jako před zahájením stavebních prací na mostě. Kabelová skříň zůstane zachována i po dokončení stavebních prací.

- e) zdůvodnění navrženého řešení stavby z hlediska dodržení příslušných obecných požadavků na výstavbu

Stavba je navržena plně v souladu s obecnými požadavky na výstavbu.

- f) u změn stávajících staveb údaje o jejich současném stavu; závěry stavebně technického průzkumu

Železniční propustek v km 32,650 – stávající propustek již neplní svou funkci a je ve špatném tech. stavu. Také konfigurace okolního terénu doznala změn a není potřeba zachování propustku. Pro odvedení povrchových vod ze žel. spodku bude vybudován trativod, který bude sveden do příkopu. Propustek je tedy navržen ke zrušení.

Žel. svršek a výhybky v rekonstruovaných kolejích jsou v nevyhovujícím stavu. Obdobně také tech. stav. trakčního vedení a zabezp. zařízení již nesplňuje současné požadavky a nároky související s plánovaným zvýšením rychlosti.

- g) využití dosavadního hmotného majetku

Vyzískaný materiál žel. svršku bude dán k dispozici správci (kolejnice, výhybky). Kovové součásti žel. svršku, které již nelze dále využít budou, stejně jako kovové části trakčního vedení, předány jako železný šrot.

- h) podmiňující předpoklady a předpoklady napojení stavby na dosavadní technické vybavení území

Veškeré stávající inženýrské sítě, které budou dotčeny výstavbou SO, budou respektovány. Dojde buď k nahrazení stávajícího vedení nebo k jeho přeložce.

Při výluce kolejí dojde k omezení dopravy jak na traťových, tak i vlečkových kolejích. Stavební postupy jsou navrženy tak, aby byl vždy zachován provoz. Náhradní autobusová doprava tedy není uvažována.

Provoz pod mostem na ulici Místecká bude rovněž zachován s dopravními omezeními. Tramvajová trať v místě mostu, bude na nezbytnou dobu, při sanaci spodní stavby mostu, provozována po jedné koleji.

Mezi kol. č.2 a 4 bude, po dobu rekonstrukce liché kol. skupiny, zřízeno provizorní nástupiště. Pro dohled nad příchodem k nástupišti a pro dočasné ovládání výhybek na zhlaví žst. budou zřízena provizorní stanoviště, jejichž obsluha zajistí provoz po dobu výstavby a přepínání staničního zabezp. zařízení.

Po dobu výstavby je nezbytná součinnost s dopravcem na vlečce Vítkovice Doprava a.s. a ArcelorMittal Ostrava a.s. Před zahájením vlastní rekonstrukce zhlaví provede Vítkovice Doprava a.s. demontáž části vlečkového kolejiště v žst. – koleje č.106 až 116. Zabezpečovací zařízení na vlečce bude v cílovém stavu upraveno v návaznosti na provedenou rekonstrukci kolejiště SŽDC, s.o. a nové zabezp. zařízení kolejiště SŽDC.

Kapacitní údaje stavby

Kapacitní údaj		
Zabezpečovací zařízení		
Elektromotorické přestavníky		16 ks
Návěstidla světelná hlavní		16 ks
Návěstidla světelná seřaďovací		11 ks
Kolejové obvody přímé		8 ks
Kolejové obvody rozvětvené		9 ks
Počítače náprav – úseky		3 ks
Traťové zabezpečovací zařízení	kabelizace	257,5 kmp
	návěstidla	4 ks
	kolejové obvody	6 ks
Klimatizace		2 ks
Přeložka stávajících kabelů ZZ cizích správců		1 ks
Sdělovací zařízení a přeložky sdělovacích zařízení		
Přeložka stávajících kabelů SZ		1 ks
Přeložka stávajících kabelů cizích správců		2 ks
EPS		1 ks
Ezs		1 ks
Kamerový systém		1 ks
Silnoproudá zařízení		
Elektrický ohřev výhybek	v majetku SŽDC, s.o	8 ks
	v majetku Vítkovice Doprava a.s.	3 ks
Rekonstr. osvětlení- nová svítidla	osvětlení na trakčním vedení	10 ks
	osvětlení na osv. stožárech	12 ks
Přeložka stávajících silnopr. vedení cizích správců		5 ks
Kolejové řešení		
Koleje SŽDC, s.o.		
Kolej UIC 60 na bet. pražcích B91S/1		1440 m
Kolej S49 na bet. pražcích B91S/2		300 m
Nové kolejové lože frakce 32/63		4400 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích		3357 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích		574 m
Snesení stávajícího materiálu - výhybky na dřevěných pražcích		758 m (16 ks)
Snesení stávajícího materiálu - štěrkové lože		6239 m ³
Nové výhybky UIC 60 na bet. pražcích		7 ks
Nové výhybky S 49 na bet. pražcích		1 ks

Koleje vlečky Vítkovice Doprava a.s. (na náklady investora)			
Kolej S49 na dřev. pražcích, pružné upevnění			230 m
Kolej S49 na dřev. pražcích, tuhé upevnění			510 m
Nové výhybky S 49 na dřevěných pražcích			2 ks
Užitá výhybka S 49 na dřevěných pražcích			1 ks
Nové kolejové lože frakce 32/63			1600 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích			906 m
Snesení stávajícího materiálu - výhybky na dřevěných pražcích			225 m (6 ks)
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože			1500 m ³
Koleje vlečky Vítkovice Doprava a.s. (na náklady vlastníka vlečky)			
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích			5152 m
Snesení stávajícího materiálu - výhybky na dřevěných pražcích			150 m (4 ks)
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože			6893 m ³
Koleje vlečky ArcelorMittal Ostrava a.s. (na náklady investora)			
Kolej S49 na dřev. pražcích, tuhé upevnění			140 m
Nové kolejové lože frakce 32/63			280 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kolej na dřevěných pražcích			145 m
Snesení stávajícího materiálu - kolej na betonových pražcích			173 m
Snesení stávajícího materiálu - výhybky na dřevěných pražcích			50 m (1 ks)
Snesení stávajícího materiálu - šterkové lože			500 m ³
Další kolejové úpravy			
Izolované styky S49 v kolejích a výhybkách			28 ks
Izolované styky UIC 60 v kolejích a výhybkách			25 ks
Svary kolejnic S49			136 ks
Svary kolejnic UIC			152 ks
Trativodní sběrače PE HD	DN 150mm		960 m
	DN 200mm		120 m
Příčné svodné potrubí PE HD	DN 250mm		63 m
Trativodní šachty	plastové PE HD DN 400		24 ks
	betonové DN 800		4 ks
Vsakovací šachty/boxy			1ks / 200 m ³
Snesení stávajícího materiálu - kontaminované šterkové lože			470 t
Výkopová zemina – uložení na skládku			8 200 m ³
Mostní objekty			
Železniční propustek – zrušení			1 ks

Železniční mostní objekt - rekonstrukce	2 ks
Kabelovody	
Nová trasa kabelovodu	59 m
Trakční vedení a ukolejnění	
Rozvinutá délka rekonstrukce trakčního vedení	3 000 m
Odpojovač vč. pohonu	6 ks

B.1.2 Stanovení podmínek pro přípravu výstavby

B.1.2.1 Údaje o provedených a navrhovaných průzkumech

Na základě objednávky generálního projektanta provedla firma GeoTec GS, a.s., v průběhu března a dubna r. 2013, geotechnický průzkum v lokalitě rekonstruovaného zhlaví a stavebnětechnický průzkum mostních objektů. Průzkumné práce byly soustředěny do oblasti, ve které je realizována výměna železničního svršku (cca km 33,000 až 34,300). Bylo provedeno celkem 9 kopaných sond, cíleně umístěných do prostoru posunů kolejových spojek. Ze dna každé sondy byl proveden malopřůměrový vrt a dynamická penetrace. Z úrovně zemní pláně byly odebrány vzorky zemin pro laboratorní rozbor za účelem stanovení základních mechanických vlastností a stanovení stupně znečištění zemin pražcového podloží vybranými polutanty. Praktickým výsledkem průzkumných prací je návrh pražcového podloží a laboratorní stanovení základních fyzikálních vlastností zemin. Geotechnický průzkum a návrh konstrukce pražcového podloží je podrobně řešeno v samostatné části B.13.1.

Stavebnětechnický průzkum mostních objektů spočíval v prohlídce konstr. se záznamem a hodnocením poruch, se zaměřením na stav ložisek, desky, pilířů a porušení zatékáním, stavebnětechnický průzkum nosné konstrukce, posouzení degradačních změn ve struktuře betonu nosníků a pilířů vlivem karbonatce, orientační chemická zkouška ověření acidobazické reakce betonu s lihovým roztokem fenolftaleinu – FFT (tj. orientační stanovení hodnoty pH povrchové vrstvy betonu, stanovení hl. karbonatce a mocnosti krycí vrstvy), stanovení pevnosti betonu destruktivně na vývrtu do opěry a pilíře, stanovení pevnosti betonu nedestruktivně na opěře, NK, pilířích schmidtovým kladívkem, stanovení povrchové pevnosti betonu - odtrhové zkoušky, pro spodní stavbu a NK. Ověření polohy horní hrany NK objektu pomocí 1x kopané sondy umístěné na hraně koruny násypu (propustek v km 32,650). Provedení 1x IG vrt do hl. cca 8,0 m. Z vrtu byly odebrány 1x vzorek zemin (byl proveden základní klasifikační rozbor) a 1x vzorek podzemní vody pro lab. zkoušky (byla ověřena agresivita podz. vody na ocelové a bet. konstrukce) – most v km 33,065.

Pro účely dalšího projektového stupně je nezbytné provedení doplňkových průzkumů a měření. Specifikace a odůvodnění jsou uvedeny v kapitole B.1.2.10.

Pro zpracování dokumentace stavby byly využity následující geodetické podklady:

- Digitální rastrové mapy a údaje z katastru nemovitostí, katastrální území Zábřeh nad Odrou, Vítkovice, Kunčice nad Ostravicí

Nemovitosti jsou vedeny na Katastrálním úřadě pro Moravskoslezský kraj, Katastrální pracoviště Ostrava, Vítkovická 3056/2 Moravská Ostrava, 702 00 Ostrava.

- Geodetické zaměření staveniště a objektů stavby provedené Dopravním projektováním Ostrava, březen až duben 2013. Geodet provedl geodetické zaměření kolejí v oblasti dotčené stavbou rekonstrukce kunčického zhlaví, v podrobnostech potřebných pro zpracování přípravné dokumentace. Pro zaměření bylo využito stávající bodové pole. Zpracovatel geodetické dokumentace dodal projektantovi v digitální podobě zaměření, seznam zaměřených bodů a katastrální mapu. Geodetická část je zdokumentována v části I.

Geodetickým základem pro vyhotovení účelových map pro projektování bylo železniční polohové a výškové bodové pole, navržené s ohledem na návaznost na již existující bodová pole vytyčovací sítě stavby, které bude dále sloužit jako základ vytyčovací sítě stavby.

Body železničního bodového pole a účelové mapy pro projektování jsou určeny polohově v souřadnicovém systému S-JTSK (souřadnicový systém Jednotné trigonometrické sítě katastrální) a výškově v systému Bpv (baltský výškový systém - po vyrovnání).

Zpracovaná přípravná dokumentace stavby je navržena v souřadném systému Jednotné trigonometrické sítě katastrální (S-JTSK) a ve výškovém systému Balt po vyrovnání (B.p.v.).

Podmínky založení vytyčovací sítě polohové a výškové:

Jako geometrický základ vytyčovací sítě stavby bude sloužit železniční polohové a výškové bodové pole, které bylo použito pro vyhotovení mapových podkladů pro projektování.

Pokud bude toto stávající železniční bodové pole v průběhu stavby zničeno, bude nahrazeno novou vytyčovací sítí. Tato nová síť bude budována etapovitě v závislosti na jednotlivých stavebních postupech.

Nová vytyčovací síť se navrhuje jako primární systém pro vytyčení polohy a výškových úrovní stavby podle příslušné normy (ČSN 730420-1 Přesnost vytyčování – Část 1: Základní požadavky, červenec 2002). Body vytyčovací sítě musí svojí polohou a přesností umožnit vytyčovací, kontrolní a dokumentační práce po dobu výstavby, dále po ukončení stavby umožní užívání a údržbu stavby.

Nová vytyčovací síť musí zároveň zachovat geometrickou návaznost na původní železniční bodové pole, ze kterého byly zaměřeny mapové podklady pro projektování. Proto není možné pro vybudování vytyčovací sítě stavby a pro vytyčení stavby použít žádné jiné bodové pole, které není uvedeno v projektu stavby.

B.1.2.2 Údaje o ochranných pásmech

Vymezení ochranných pásem následně reguluje určité formy využití území. Využitelnost těchto území plyne ze znění jednotlivých zákonů a norem. V trase železniční trati ani v širším okolí se nenachází žádné chráněné území ve smyslu zákona č.114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny v platném znění. Stavba leží mimo zvláště chráněná území a nezasahuje do ochranného pásma lesa. Chráněné území CHKO – Poodří se nachází mimo rozsah stavby. Hranice prochází cca v km 37,500 drážní kilometráže.

Zájmová lokalita nezasahuje do žádného maloplošného ani velkoplošného zvláště chráněného území ani do jeho ochranného pásma. Zvláštním typem jsou území, která byla vybrána jako lokality soustavy chráněných území NATURA 2000 podle legislativy ES, konkrétně podle

směrnice č. 79/409/EEC o ochraně volně žijících ptáků a směrnice č. 92/43/EEC o ochraně přírodních stanovišť, volně žijících živočichů a planě rostoucích rostlin. Jedná se o „evropsky významné lokality“ (EVL) a „ptačí oblasti“ (PO).

V zájmovém území neleží žádná ptačí oblast ani žádný přírodní park.

Stavba si nevyžádá žádné zábory pozemků zemědělského (ZPF) ani lesního půdního fondu (LPF). Při rekonstrukci kolejí nedojde k zásahu do VKP a ÚSES.

Železniční trať a tedy i úsek dotčený stavbou se nachází na území dotčeném báňskou činností – na dobývacím prostoru a ložiskovém území.

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. U vleček 30 m od osy krajní koleje.

Během realizace záměru budou dotčena ochranná pásma inženýrských sítí. Bude se jednat o kabely nn, vn v majetku ČD, a.s., DPO, Dalkia a ČEZ, a.s., plynovody, vodovody, kanalizace, teplovody (parovod).

Stavbou dojde v lokalitě, křížením pozemních komunikací, k dotčení *silničního ochranného pásma*. Hranice sil. ochr. pásem je prostor ohraničený svislými plochami vedenými do výšky 50m a ve vzdálenosti:

- 100 m od osy přilehlého jízdního pásu dálnice nebo rychlostní komunikace
- 50 m od osy vozovky nebo osy přilehlého jízdního pásu ostatních komunikací I. třídy
- 20 m od vozovky silnice III. tř.
- 15 m od osy přilehlého jízdního pásu silnic II. a III. tř. a místních komunikací II. tř.

Průběhy stávajících inženýrských sítí jsou zakresleny do koordinačních situací.

Ochranná pásma inženýrských sítí nejsou, z důvodu přehlednosti, do situací zakreslena a proto jsou uvedena na tomto místě.

- 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
- u kabelových podzemních vedení do 110 kV včetně je ochranné pásmo 1 m od krajního kabelu
- u plynovodů a přípojek do průměru 200 mm včetně 4 m
- u plynovodů a přípojek od průměru 200 do 500 mm včetně 8 m
- u plynovodů a přípojek nad průměr 500 mm 12 m
- u NTL a STL plynovodů a přípojek v zastavěném území obce 1 m
- u technolog. objektů 4 m
- u kanalizací určuje ochranné pásmo ČSN 736701, u vodovodů určuje ochranné pásmo ČSN 736620.

B.1.2.3 Požadavky na asanace, bourací práce a kácení porostů

V souvislosti s předmětnou stavbou nebude prováděna asanace objektů. Jelikož se jedná o rekonstrukci, dojde k nahrazení stávajících objektů, které bude nutno nejprve odstranit. Budou vytrženy rekonstruované výhybky a přilehlé koleje, stávající stožáry trakčního vedení budou

snese, jejich základy vybourány. Propustek v km 32,650 zrušen – čela propustku budou vybourána a konstrukce nacházející se v žel. tělese bude rovněž vybourána a zasypána.

V souvislosti se stavbou dojde k mycí náletových keřů a porostů, přiléhajících bezprostředně k dráze, které budou překážet úpravám na žel. spodku, budování nových stožárů TV a vedení inž. sítí. Tyto porosty jsou také mycí v rámci údržby trati, aby neohrožovaly bezpečnost žel. provozu. Jedná se o úsek trati cca od km 32,645 do km 33,200.

B.1.2.4 Trvalé a dočasné zábory pozemků ze ZPF nebo PUPFL

Stavba bude realizována převážně na drážních pozemcích (SŽDC, s.o., ČD, a.s.) a pozemcích Vítkovice Doprava a.s. Pozemky nepodléhají ochraně zemědělského půdního fondu. Na mimodrážních pozemcích budou pouze dočasné zábory. Pozemky nespádají do ochrany PUPFL. Umístění SO a PS nezasahuje ani do ochranného pásma lesa, které činní 50 m od hranice pozemku určeného k plnění funkce lesa.

B.1.2.5 Územně technické podmínky

Před zahájením projektových prací si zajistil projektant polohy a údaje o stávajících inženýrských sítích. Dále pak bylo provedeno geodetické zaměření a zajištěna aktuální katastrální mapa, vše v digitální podobě a v souřadnicovém systému. Tyto podklady společně s podmínkami, které jsou specifikovány dotčenými orgány nebo správci a majiteli inženýrských sítí tvoří základní územně-technické podmínky. SO a PS jsou navrženy na pozemcích určených územním plánem města Ostravy pro provoz dráhy.

Samozřejmostí pro projektanty je koordinace prostorová. Stavby dráhy jsou povětšinou obtížné z hlediska koordinace časové, jelikož v případě hlavních traťových úseků nesmí být přerušen železniční provoz. Sdělovací a zabezpečovací i silnoproudá technologie musí být vždy ve všech fázích stavby v provozu. Řešení organizace výstavby a návrh technologických postupů řeší část B.12. Přesnější etapizace stavby a uvádění nových technologií do provozu bude předmětem navazujícího projektového stupně.

V rámci stavby „Rekonstrukce kunčického zhlaví v žst. Ostrava Vítkovice“ bude, spolu s rušením kolejí a výhybek ve vlastnictví SŽDC, s.o., předmětem stavby také snesení výhybek č.43, 44, 45, 108, 111, 114, 115, B(148), C(149), D(147) a manipulačního kolejiště vlečky Vítkovice doprava, a.s. – koleje č.112, 114, 116, 116a a výtažná kolej č.106a na polaneckém zhlaví, dále snesení výhybky č.46 vlečky ArcelorMittal Ostrava a rušení uvedených kolejí a výhybek ve vlastnictví Vítkovice Doprava, a.s a ArcelorMittal Ostrava, a.s. bude zahrnuto do jednoho stavebního řízení pro celou stavbu.

Stavební náklady spojené s rušením manipulačních kolejí č.112, 114, 116, 116a, 106a a výhybek č.108, 111, 114, 115 Vítkovice Doprava, a.s. budou financovány na náklady vlastníka kolejiště.

Stavba řeší rekonstrukci kolejiště SŽDC, s.o. a změnou konfigurace kol. zhlaví ovlivní také uspořádání výhybek a napojení kolejí vleček Vítkovice Doprava a.s. a ArcelorMittal Ostrava, a.s. V návaznosti na nové kolejové uspořádání bude nutno upravit hranici mezi kolejištěm SŽDC, s.o., Vítkovice Doprava a.s. a ArcelorMittal Ostrava, a.s. - jako rozhraní žst. Ostrava Vítkovice – vlečka Vítkovice Doprava byly navrženy kolejové spojky mezi výhybkami č. 1/144 a č. 8/143. Výhybky č.1 a 8 budou v majetku SŽDC, s.o., kolej č.4a bude v majetku vlečkaře. Rozhraní mezi vlečkou Vítkovice Doprava a.s. a ArcelorMittal Ostrava, a.s., které je v současném stavu v konci výhybky č.44, bude posunuto a bude v koncovém styku výhybky č.144.

B.1.2.6 Údaje o souvisejících stavbách

Stavba úzce navazuje na současně zpracovávanou přípravnou dokumentaci stavby „Rekonstrukce TZZ Ostrava Vítkovice – Ostrava Svinov“, se kterou je koordinována a v rámci stavby bude v tomto t.ú. položena kabelizace.

Ve vazbě na projektový záměr „Ostravský železniční okruh“, zpracovaný Mott MacDonaldem CZ, s.r.o v lednu 2013, je uspořádání zhlaví navrženo tak, aby bylo v budoucnu možno provést kolejové napojení OŽO vložím výhybky do traťové koleje č.1. Rovněž SZZ umožní příp. budoucí zapojení nové výhybky.

B.1.2.7 Údaje o bilancích zemních prací

Rozsah výkopových prací související s realizací předmětné stavby nevyžaduje mimořádný přístup k řešení problematiky bilancí zemních prací. Vykopaná zemina bude ihned odvezena na určenou skládku. V případě výkopu rýh pro kabelové trasy, bude zemina uložena vedle výkopu a po položení kabelů bude výkop ihned zasypán. Předpokládá se pouze omezené a krátkodobé zřizování deponií.

B.1.2.8 Výkup pozemků a staveb nebo jejich částí

Realizace stavby si nevyžádá výkup pozemků a staveb nebo jejich částí. Oblast stavby se nachází na drážních pozemcích ve vlastnictví SŽDC, s.o. a společnosti ČD, a.s.

Majetkoprávní problematika je řešena v části dokumentace I.

B.1.2.9 Výjimky z předpisů a norem

Výjimky z předpisů a norem se neuplatňují.

B.1.2.10 Požadavky na další přípravu stavby

U rekonstruovaných mostních objektů bude potřeba pro další stupeň PS doplnit stavebnětech. průzkum vzhledem k časovému odstupu zpracování PD a detailnímu upřesnění navrhovaných sanačních opatření a jejich rozsahu.

Rovněž bude nutné podrobné geodetické doměření v rozsahu stavby, zvláště potom v t.ú. Ostrava Vítkovice – odb. Odra, kde budou pokládány kabelové trasy. I když zájmová lokalita dle vyjádření správce nevykazuje změny v důsledku důlní činnosti, bude vhodné na základě kontrolních měření posoudit, zda od doby zpracování PD nedošlo ke změnám terénu a polohy GPK.

Bude provedeno měření izolačního stavu kolejiště a na základě naměřených hodnot příp. navrženo pročištění kolejového lože v izolovaných kolejích tak, aby stav součástí žel. svršku v místech provozu kolejových obvodů, v souladu s Vyhláškou Ministerstva dopravy č.177/95 Sb., trvale vykazoval hodnoty měrné svodové admitance mezi kolejí a zemí nejvýše 1,5 S/km. Ve smyslu ČSN 038371 musí být měrný přechodový odpor mezi kolejí a zemí nejméně 0,5 Ω .km. Dále bude doplněn korozní průzkum, jehož předmětem bude měření intenzity stejnosměrných bludných proudů v místě stávajících mostních objektů.

V dalším stupni PD je rovněž nutno podrobně zjistit průběh stávajících inž. sítí a příp. aktualizovat jejich úpravy a navržené přeložky.

B.2 Základní údaje o provozu, provozní a dopravní technologie

V navrhovaném stavu zůstávají ve stanici Ostrava-Vítkovice čtyři dopravní koleje č.1,2,3,4 s ostrovním nástupištěm mezi hlavními kolejemi a nástupištěm u koleje č.3 před výpravní budovou s přístupem cestujících nadchodem. Nástupiště ani nadchod nejsou součástí této stavby. V rámci stavby jsou snášeny koleje č.108, 110 i zbytky koleje č.106 a všechny výhybky v majetku SŽDC s.o. s tím související. Vlastník vlečky Vítkovice Doprava a.s. si zajistí snesení vlečkových kolejí č.106a, 112, 114, 116, 116a i přilehlých výhybek. Vlečka Vítkovice Doprava, a. s. bude nově napojena výhybkou č.8 z dopravní koleje č.4 stanice Ostrava-Vítkovice na kunčickém zhlaví.

V hlavních kolejích je navržena v místě stavby rychlost 120 km/h, odbočení do předjízdových kolejí na rychlost 60 km/h, napojení na vlečkovou kolej Vítkovice Doprava, a. s. na rychlost 50 km/h. Kolejová spojka výhybek č. 4/6 je na 60 km/h, kolejová spojka z výhybek č. 2/3 není z prostorových důvodů možná na rychlost 60 km/h a bude tedy na 50 km/h.

Parametry GPK ve vlečkové koleji ArcelorMittal Ostrava a.s. jsou navrženy na rychlost 50 km/h a ve vlečkových kolejích VÍTKOVICE Doprava a.s. jsou navrženy na rychlost 40 km/h.

V rámci této stavby bude stanice Ostrava-Vítkovice zabezpečena novým elektronickým SZZ 3. kategorie. Stanice zůstává i nadále obsazena výpravní, k úsporám pracovníků nedochází. Jako rozhraní zabezpečovacího zařízení žst. Ostrava Vítkovice – vlečka Vítkovice Doprava byly navrženy kolejové spojky mezi výhybkami č. 1/144 a č. 8/143 (kolej 4a, která bude v SZZ žst. Ostrava-Vítkovice, tj. SŽDC). Kolej č.4a (pracovní značení) bude v majetku vlečkaře, který si ji očísluje podle vlečkového značení.

Podrobně je tato část zpracována v samostatné příloze B.2.

B.3 Vliv stavby na životní prostředí

Je doloženo v samostatné příloze B.3.

B.4 Odolnost a zabezpečení stavby, BOZP

Je doloženo v samostatné příloze B.4.

B.5 Odpadové hospodářství

Je doloženo v samostatné příloze B.5.

B.6 Zásady zajištění požární ochrany stavby

Je doloženo v samostatné příloze B.6.

B.7 Zajištění bezpečnosti provozu stavby při jejím užívání

Je řešeno v části D.1 (Železniční zabezpečovací zařízení).

Stavba je navrhována podle současných předpisů pro projektování staveb. Bezpečnost provozu stavby při jejím užívání bude tedy zajištěna především provedením stavby v souladu s projektovou dokumentací. Další nezbytnou podmínkou je řádně provedený proces kolaudace. Za bezpečnost provozu poté zodpovídá vlastník a správce stavby a jím pověřené osoby.

B.8 Návrh řešení pro užívání stavby osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Netýká se.

Předmětem stavby je železniční infrastruktura – tedy SO a PS sloužící k provozu žel. dopravy. Řešená problematika a oblast žel. stanice není přístupná a neslouží k užívání veřejností.

B.9 Návrh řešení ochrany stavby před negativními účinky vnějšího prostředí

a) povodně

SO a PS, které jsou předmětem této dokumentace jsou navrženy mimo záplavová území vymezená pro průtok Q100.

b) sesuvy půdy

V dosahu lokalit realizovaných objektů nejsou zaznamenány žádné sesuvy půdy. Předmětné lokality, které jsou součástí nebo v blízkosti železničního tělesa, jsou dlouhodobě stabilizované a nepředpokládá se tudíž, že realizací stavby dojde k narušení stability půdního krytu a horninového prostředí.

c) poddolování

Zájmové území se nachází na území dotčeném báňskou činností – na dobývacím prostoru a ložiskovém území. V současné době se na žel. tělese ani na okolním terénu neprojevují žádné poklesy v důsledku důlní činnosti.

Oblast je v chráněném ložiskovém území (CHLÚ) české části Hornoslezské pánve. Je mimo platný dobývací prostor černého uhlí „DP Vítkovice“, je však v platném zvláštním dobývacím prostoru „DP Vítkovice I“, stanoveném pro těžbu hořlavého plynu vázaného na uhelné sloje.

Stavba se vyskytuje na „Území s možným nahodilým výskytem důlních plynů (A)“. Ochranná opatření se na takovém území rozlišují pro „stávající stavby“ a „novostavby“. U obou typů je ještě potřebné rozlišit, zda se jedná o stavby, u kterých se může důlní plyn hromadit (typ **M** - uzavřené budovy, kolektory, podzemní stavby...), nebo je hromadění důlního plynu vyloučeno (typ **N** - otevřené stavby, liniové stavby...).

Opatření proti pronikání metanu se navrhuje pouze u staveb typu **M**. U staveb typu **N** nejsou žádná opatření potřebná. Funkce musí být nezávislá na uživateli stavby. Podkladem pro návrh takovýchto opatření je atmogeochemický průzkum.

Při projektování a výstavbě je nutné zohlednit požadavky uvedené v ČSN 73 0039 Navrhování objektů na poddolovaném území. Při rozhodnutí o umístění staveb v CHLÚ se postupuje podle §19, zákona 44/1988 (Horní zákon).

d) seizmicita

Míra zemětřesné činnosti v území nemá vliv na návrh, realizaci ani provoz SO a PS.

e) radon

Není třeba navrhovat žádná mimořádná opatření pro ochranu proti radonu. V rámci stavby není navrhována žádná budova určená pro bydlení nebo trvale obsazené pracoviště.

f) hluk v chráněném vnitřním prostoru a chráněném venkovním prostoru stavby

Z hlediska realizace a provozu SO a PS, které jsou předmětem této dokumentace netvoří hluk žádné vážné riziko. Samotná stavba nebude ani příčinou nebo zdrojem hluku.

B.10 Civilní ochrana

a) *opatření vyplývající z požadavků civilní ochrany na využití staveb k ochraně obyvatelstva*
U navrhovaných SO a PS se nepředpokládá jejich využití k ochraně obyvatelstva.

b) *řešení zásad prevence závažných havárií*
Charakter SO a PS nepředpokládá při realizaci ani provozu vznik havárie závažného charakteru.

c) *zóny havarijního plánování*
Charakter stavby a provozu nevyžaduje stanovit zóny havarijního plánování. Realizace stavby se nenachází v žádné jiné zóně havarijního plánování.

B.11 Graf dynamického průběhu rychlostí

Je doložen v samostatné příloze B.11.

B.12 Organizace výstavby

Je doloženo v samostatné příloze B.12.

V Olomouci, srpen 2013

Vypracoval: Ing. Jiří Parma